1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : வடார்க்காடு மாவட்டத்தில் இருக்கிறது. யார் யார் அதிலே மனுப் போட்டு அனுமதி பெற்றிருக்கிறுர்கள் என்ற விவரம் என்னிடத்தில் இல்லை.

திரு. எஸ். முருகையன் : இந்தக் கறுப்புக் கற்களை வெளி மாநிலங்களில் இருந்து வந்து எடுத்துக் கொண்டு போகிறுர்கள். அதையாவது தடை செய்து இந்த மாநிலத்திலுள்ள அதுபோன்ற தொழில் செய்பவர்களுக்குக் கொடுக்க என்ன ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது ?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : அண்மையில் இதுபற்றி பரிசீலித்து தமிழ்நாட்டில் இதைக் கொண்டு தொழில் செய்யத் தொடங்குபவர்களுக்குத் தான் இதை க்வாரியிங் செய்கிற அனுமதி தரப்படவேண்டுமென்று ஒரு விதியை நம் அரசு பிறப்பித்திருக்கிறது.

நாரணமங்கலம் சாலை

* 149 வினு—**திரு. என். கிட்டப்பா :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

மாயூரம் தொகுதியில் வில்லியநல்லூரிலிருந்து மணல்மேடு வரை உள்ள பாதையில் நாரணமங்கலம் அருகே கப்பிச்சாலை போடும் பணி இன்னும் நிறைவேற்றப்படாததற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : இச்சாலையை மேம்பாடு செய்வதற்கான செயற்குறிப்பு அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

திரு. என். கிட்டப்பா : மாயூரத்திலிருந்து நாரணமங்கலம் வழி மணல் மேடு செல்லும் வழி நான்கு மைல் தூரத்திற்குக் குறைவாக இருக்கிறது. இதில் ஒரு மைல் நீளத்திற்கு நாரணமங்கலம் பகுதியில் சாலை இல்லாததால் போக்கு வரத்திற்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது என்ற அடிப்படையில் அதை விரைந்து செயல்படுத்த அரசு ஆலோசிக்குமா என்று அறியவிரும்புகிறேன். அதோடுகூட அதை ஊராட்சி ஒன்றியம் செய்யவேண்டியிருக்கிறது என்று கருதுகிறேன். அந்த ஒன்றியத்திற்கு அத்தகைய அறிவிப்பை அரசு உடனடியாக அறிவிக்க இயலுமா ?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதுபோல் இது ஒன்றியச் சாலை. அது நான்கு கிலோமீட்டர் நீளமுள்ளது. Under the Intensive Agricultural Development Programme in Thanjavur, Tiruchi and South Arcot அதில் சேர்ப்பதற்

[1973 பிப்ரவரி 13

கான குறிப்பு பரிசீலனையில் இருக்கிறது. உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வது போல் அந்த ஒன்றியத்திற்குத் தெரிவிக்கப்பட்டு தேவையான மேம்பாடு நடவடிக்கைகள் எடுக்க உத்தரவு இடப்படும்.

திரு. என். கிட்டப்பா : இந்தச் சாலையை அமைப்பதற்காக அங்கு கப்பி கொட்டப்பட்டு ஏறத்தாழ இரண்டாண்டுக் காலமாக அது சேதமாகிக் கொண்டிருக்கிறது. எனவே அதை நினைவுபடுத்தி அரசு துரிதமாக அந்தச் சாலையை அமைப்பதற்கு ஆவன செய்ய முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : அது பஞ்சாயத்து யூனியன் சாலை. அவர்கள்தான் நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும். உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவதுபோல் யூனியனுக்கு தக்க உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்படும்.

குட்டை அமைப்புத் திட்டங்கள்.

***150 வினா—திரு. சு. துரைசாமி :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் ஊராட்சி ஒன்றியம் S.F. No. 151 செட்டிபாளையம் கிராமத்தில் குட்டை அமைக்கும் செயற்குறிப்பு அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) & (இ) பல்லடம் தாலுக்கா செட்டிபாளையம் கிராமத்தில் சர்வே நெ. 151-ல் ரூ. 51,900 செலவில் ஒரு குட்டை கட்டும் திட்டம் செயற்பொறியாளர், பொள்ளாச்சி அவர்களிடம் பரிசீலனையில் உள்ளது.

***151 வினா—திரு. சு. துரைசாமி :** மாண்புமிகு பொதுப்பணித்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) திருப்பூர் ஊராட்சி ஒன்றியம், ஆண்டிபாளையம் கிராமம், சின்னாண்டிபாளையத்திற்கு அருகில் உள்ள குட்டையின் கரையை உயர்த்தும் செயற்குறிப்பு அரசு பரிசீலனையில் உள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன?

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா : (அ) & (இ) இத் திட்டத்திற்கான ஆய்வு தல அதிகாரிகளின் பரிசீலனையில் உள்ளது.

1973 பிப்ரவரி 13]

கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் வேளாண்மைக் கருவிகள் வழங்கல்.

*152 வினா—திரு. என். கிட்டப்பா: மாண்புமிகு கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

விவசாயிகளுக்குத் தேவையான வண்டிப்பட்டைகள், அச்சு, கொழுக் கலப்பை இரும்புகளும் கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் மூலமாக வழங்கும் செயற் குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: ஆம்.

திரு. தி. பொன்னுமலை: விவசாயிகளுக்கு இப்போது ஒரு வண்டி கட்ட வேண்டுமென்றால் ரூ. 1,000, ரூ. 1,500 ஆகிறது. சுமார் ஐந்தாண்டு களுக்கு முன்பு ஒரு வண்டி கட்ட ரூ. 500 ஆக இருந்தது. அப்போது நெல் விலை க்விண்டாலுக்கு ரூ. 45 என்றிருந்தது. இப்போது அது ரூ. 150 ஆகிறது. எனவே கூட்டுறவு முறையில் விவசாயிகளுக்குச் சகாய விலையில் அவர்களுக்கு வேண்டிய வண்டிப்பட்டைகள், அச்சு போன்ற வண்டி கட்டுவதற்கு வேண்டிய சாமான்களை வழங்குவதற்கு அரசு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்யுமா என்று அறியவிரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: உறுப்பினர் அவர்கள் பகுதியில் இதற்கென்று தனியாக கூட்டுறவு சங்கம் இல்லை என்று கருதுகிறேன். அப்படி கூட்டுறவு சங்கம் அமைக்க முன்வந்தால் அரசாங்கம் அதற்கான ஆதரவைக் கொடுக்கும்.

திரு. என். கிட்டப்பா: கூட்டுறவுத் துறையில் இம்மாதிரி நிறுவனங்கள் இயங்குவதாக அறிவித்தார்கள். தஞ்சை மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் அத்தகைய நிறுவனங்கள் ஏதாவது இயங்குகின்றனவா? அப்படி இயங்க வில்லை என்றால் கீழ்த் தஞ்சை மாவட்டத்தில் ஒன்றிரண்டு முக்கியமான இடங் களில் அத்தகைய நிறுவனங்களை ஊக்குவிக்க அரசு ஆவன செய்யுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: கீழ் தஞ்சையில் இப்படிப்பட்ட கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் இயங்குகின்றனவா என்ற விவரம் இப்போது இல்லை. ஆனால் தமிழ்நாடு முழுவதும் 38 கூட்டுறவு சங்கங்களில் இப்படிப்பட்ட விவசாயிகளுக்குத் தேவையான கருவிகள் எல்லாம் கொடுக்கப்பட்டு வருகின்றன. 1970-71-ல் இந்த 38 கூட்டுறவு சங்கங்களிலிருந்து ஏறத்தாழ ரூ. 17,61,000 அளவிற்கு பெருமானமுள்ள கருவிகள் விநியோகிக்கப்பட்டன.

A 242—2

திரு. மு. சண்முகம் : கூட்டுறவுத் துறையில் விவசாயப் பொறியியல் சேவா சங்கங்கள் என்று ஏற்படுத்தப்பட்டிருப்பதன் நோக்கம் என்ன? அவை செயல்பட அரசாங்கத்திலிருந்து எடுத்துக்கொண்டிருக்கும் நடவடிக்கைகள் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர் : இந்த என்ஜினியரிங் கூட்டுறவுகள் இப்படிப்பட்ட கருவிகளைச் செய்து விவசாயிகளுக்கு வினியோகிக்க வேண்டும் என்பது இந்தக் கூட்டுறவின் நோக்கங்களில் ஒன்ருகும். அவைகள் இன்னும் இந்தப் பணியை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை. தேவையான இடங்களில் ஏற்றுக் கொள்வார்கள்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : இந்த 32 கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் எவ்வளவு லாபத்தில் ஓடுகின்றன? எவ்வளவு எண்ணம் நஷ்டத்தில் ஓடுகின்றன என்ற விவரத்தை அறிவிக்க இயலுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா ஆதித்தனுர் : இதற்கான புள்ளிவிவரங்கள் இப்போது என் கைவசம் இல்லை. தனிக் கேள்வி போட்டால் விடை அளிக்கப் படும்.

திரு. என். கிட்டப்பா : இம்மாதிரி 32 கூட்டுறவு நிறுவனங்கள் இயங்குவ தாகக் கூறப்பட்டது. அந்த 32-ல் தஞ்சை மாவட்டத்தில் எவ்வளவு இயங்கு கின்றன ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர் : மொத்த விவரம் என்னிடம் இருக் கிறது. 32 அல்ல 38. The total is 38 and the amount distributed to these societies for these implements is Rs. 17.16 lakhs. மொத்த விவரம்தான் இருக்கிறது இப்போது. தனியாக விவரம் வேண்டு மென்ருல் தனிக் கேள்வி போட்டால் விடை அளிக்கப்படும்.

தமிழ்நாடு நிலவள வங்கி ஊழியர்கள்.

*** 159 வினு— திரு. கே. எ. வகாப் :** மாண்புமிகு கூட்டுறவுத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) தமிழ்நாடு நிலவள வங்கியிலும் மாநிலமெங்கும் அதன் கிளைகளிலும் வேலை செய்யும் ஊழியர்கள் எத்தனை பேர்?

(இ) அவர்களில் எத்தனை பேர் நிரந்தரமாக்கப்பட்டிருக்கின்றனர்?

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: (அ) தமிழ்நாடு கூட்டுறவு மாநில நிலவள வங்கி, சென்னையில் 90 பேரும், அதன் 11 கிளைகளில் 206 பேரும் வேலை செய்கின்றனர்.

(இ) சென்னை வங்கியில் வேலை செய்யும் 90 பேர்களில் 68 பேர்களும், அதன் 11 கிளைகளில் வேலை செய்யும் 206 பேர்களில் 140 பேர்களும் நிரந்தர மாக்கப்பட்டிருக்கின்றனர்.

திரு. கே. எ. வகாப்: இவர்களை நிரந்தரம் செய்ய அரசாங்கம் ஏதாவது நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறதா? எங்களை நிரந்தரம் செய்யவேண்டுமென்று நிரந்தரம் செய்யப்படாதவர்கள் கோரிக்கை ஏதாவது விடுத்திருக்கிருர்களா? அதை அரசாங்கம் பரிசீலிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: இந்த வங்கிக்கு தனி பை-லாஸ் இருக்கின்றன. ஸ்பெஷல் பை-லாஸ், தனி விதிகள் இருக்கின்றன. அதன்படி ஒரு ஆண்டு காலம் பயிற்சியான ஊழியர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டு மென்று இருக்கிறது. அதை மீறி ஏதாவது நடைபெறுமானுல் அது அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவரப்படுமானுல் அதைக் கவனித்து ஆவன செய்யப் படும்.

திரு. என். கிட்டப்பா: இந்த நில வள வங்கியில் பணியாற்றுகிற பணி யாளர்களை அரசு ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொள்கிற செயற்குறிப்பு ஏதாவது இருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: இந்த வினு தமிழ்நாடு நிலவள வங்கி ஊழியர்கள் பற்றியது. அரசாங்க ஊழியர்களும் அதில் ஃபாரின் சர்வீஸ் என்ற அளவில் பணியாற்றிக்கொண்டு வருகிருர்கள்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: இந்த ஊழியர்களுக்கு யூனியன் அமைக்கிற உரிமை இருக்கிறதா? அவர்கள் யூனியன் அமைத்துக்கொண்டு தங்களுடைய குறைகளை தீர்த்துக்கொள்வது பொருத்தமாகயிருக்காதா என்ற விவரங்களைத் தெரிவிக்க முடியுமா?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: யூனியன் ஒன்று இருக்கிறது. அது எப்படிச் செயல்படுகிறது என்பதற்குத் தனிக் கேள்விபோட்டால் முழு விவரமும் சொல்கிறேன். ஆனல் யூனியன் இருக்கிறது.

[1973 பிப்ரவரி 13

திரு. ஆர். பரந்தாமன் : அரசு ஊழியர்கள் வாங்குகிற சம்பளத்தின் அடிப்படையில் இவர்களுடைய சம்பளமும் அமைய வேண்டும் என்று அவர்களுடைய கூட்டத்தில் தீர்மானம் போட்டு அனுப்பியிருக்கிறார்களே, அது எந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார். இந்த வங்கியானது ஒரு நிறுவனம். அதன் ஊழியர்கள் கொடுக்கக்கூடிய கோரிக்கைகள், அதைத் தீர்க்க வேண்டிய பொறுப்பு அந்த வங்கிக்கு உள்ளதாகும். அதில் தீர்க்கப்படாது ஏதாவது இருக்குமானால் அது நம் லேபர் மினிஸடர் அவர்களுக்கு வந்து சேரும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : கூட்டுறவு வங்கிகளில் பணியாற்றும் சிப்பந்திகளுக்குக் கொடுக்கப்படக் கூடிய அளவிற்கு இங்கு சென்னையில் ப்ராஞ்சுகளில் உள்ள ஊழியர்களுக்கும் கொடுக்கப்படுகின்றனவா ?

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : இப்போது நான் சொன்னதெல்லாம் சென்னையில் உள்ள ஸ்டேட் லாண்ட் டெவலப்மென்ட் பாங்க் பற்றியது. யூனியன் ஒன்று இருக்கிறது. அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட குறைகள் ஏதாவது இருக்குமானால், அவை தீர்க்கப்படாமல் இருக்குமானால் தொழிலாளர் நல அமைச்சர் அவர்கள் தீர்த்து வைக்கவேண்டிய பொறுப்பு அவர்களிடம் வந்து சேரும்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை.)

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவரவர்களே, அரசாங்க ஊழியர்களுக்கும் இந்த நில வள வங்கி ஊழியர்களுக்கும் ஒன்று போல் ஊதியத்தைக் கொடுக்க அரசு நடவடிக்கை மேற்கொள்ளுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : ஒரு வேளை மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்களுக்குத் தெரியாது என்று நினைக்கிறேன். அரசாங்க ஊழியர்கள், பெறுகிற ஊதியத்தை விட, அந்த ஊழியர்கள் அங்கே வங்கியில் பணியாற்றினால், அந்த ஊழியர்களுக்கு ஒரு மாத சம்பளம் அதிகமாகக் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. ப. முத்துசாமி : தலைவரவர்களே, மாநில நில வள வங்கியின் கிளையில் 3 ஆண்டுகளாகப் பணியாற்றியும் லீகல் அசிஸ்டென்ட்ஸ் என்ற ஊழியர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கின்றனர். அவர்களை நிரந்தரமாக்க அரசு நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுமா ? அது பற்றி பரிசீலிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனுர்: அது இந்த அரசின் கவனத்திற்கு வந்தாக வேண்டும். லீகல் அசிஸ்டென்ட் என்பவர்கள் அந்த வங்கியின் ஊழியர்கள் தானு என்பதை முதலில் முடிவு செய்யவேண்டும். அந்தப் பிரச்னையை ஆராய்ந்து முடிவு செய்யப்படுமானுல், அந்த வங்கியின் ஊழியர்கள் என்று சொல்லப்படுவார்களானுல், அப்போது அவர்களுக்கு ஏதாவது கோரிக்கைகள் இருக்குமானுல் அதை கவனிக்கும் பொறுப்பு என்னுடையது அல்ல. அது தொழிலாளர் நல அமைச்சர் செய்ய வேண்டியது.

சென்னே சமஸ்கிருத கல்லூரிக்கு மானியம்

*** 141 வினு—திரு. என். கிட்டப்பா:** மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினுவுக்கு விடையளிப்பாரா—

சென்னே மயிலாப்பூரில் உள்ள சமஸ்கிருத கல்லூரிக்கு தமிழ்நாடு அரசு மானியம் ஏதேனும் வழங்கியிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: ஆம். ஆண்டுக்கு சுமார் 8,000 ரூபாய் அளவில் மானியம் வழங்கப்படுகிறது.

திரு. என். கிட்டப்பா: தலேவரவர்களே, வடமொழியாகிய சமஸ்கிருதத்திற்கு அளிக்கப்படும் மானியத்தைப் போல், தமிழ் அல்லாத பிற மொழிகள் பயிற்றுவிக்கப்படும் கல்லூரிகளுக்கு அரசு ஏதேனும் மானியத் தொகை வழங்குகிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: பிற மொழி என்கிற வகையில் தமிழ் மொழிக்குத்தான் பல கல்லூரிகள் இருக்கின்றன. அவற்றிற்கு மானியங்கள் தரப்படுகின்றது. வேறு மொழிக் கல்லூரிகள் இருப்பதாகத் தெரியவில்லே. சமஸ்கிருதக் கல்லூரிக்கு ரூ. 8,000 வழங்கப்படுகிறது.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH: Sir, Tamil Nadu has produced great Sanskrit scholars like Vedantha Desika and Appayya Dikshithar. Kanchipuram was the centre of Sanskrit learning for centuries with international reputation. Sanskrit has given us much, and has absorbed, assimilated a lot from us. The affinities between Sanskrit and Dravidian languages are unavoidable and inseparable. So may I know from the Hon. Minister for Education whether he would grant more funds for the encouragement of this language?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, நாம் அளிப்பது மட்டுமல்லாமல், மத்திய அரசும் மானியம் அளித்து வருகிறது. சமஸ்கிருத மொழியை வளர்ப்பதற்காக மத்திய அரசின் சார்பில் ஒரு வாரியம் அமைக்கப்பட்டு, அது நிதி உதவி வழங்கி வருகிறது. அவர்கள் அளிக்கும் நிதி தவிர, புத்தகங்கள், கருவிகள், தளவாடங்கள் வாங்குவதற்கும் மத்திய அரசு மானியம் வழங்குகிறது. அதையும் சேர்த்து, மாநில அரசும் தேவைப்படுகிற அளவுக்கு மானியம் வழங்குகிறது.

திரு. கே. எ. வகாப்: தலைவரவர்களே, சமஸ்கிருதம் தவிர வேறு அன்னிய மொழி இருப்பதாகத் தெரியவில்லை என்று சொன்னார்கள். அரபு மொழிக் கல்லூரிகள் இருக்கின்றன. வேலூரில் பாக்கியாத்து சாலிஹா கல்லூரி, நீடூரில் அரபிக் கல்லூரி, லால்பேட்டையில் அரபிக் கல்லூரி இருக்கின்றது. அவற்றிற்கு மானியம் கேட்டால் கொடுக்க அரசு முன் வருமா? அது பற்றி பரிசிலிக்கப்படுமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: அது பற்றிய விவரம் இல்லை. அதற்கு இப்போது மானியம் வழக்கப்படுகிறதா இல்லையா என்று தெரியவில்லை. தனிக்கேள்வி போட்டால் அதன் முழு விவரம் அறிந்து சொல்ல லாம்

திரு. செ. கந்தப்பன்: தலைவரவர்களே, உயர் தனிச் செம்மொழி என்ற அடிப்படையிலும், இந்தியக் கலாசாரத்தின் பெட்டகமாக விளங்குகிறது என்ற அடிப்படையிலும், சமஸ்கிருதத்திற்கு தனிச் சலுகை கொடுக்க மைய அரசாங்கம் முன்வந்திருக்கிறது.. அந்த அடிப்படையில் தமிழும் ஒப்புக் கொள்ளப்படுகிற காரணத்தால், தமிழுக்கும் அது போல் நிதி உதவி தர வேண்டுமென்று நமது அரசு மைய அரசை வற்புறுத்துமா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: இது தனியாக கவனிக்கப் படவேண்டிய ஒன்று.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: கேள்விகள் மூலக் கேள்விக்குச் சம்பந்தமில்லாமல் இருக்கின்றன.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவரவர்களே, சென்னை மைலாப்பூரில் உள்ள சமஸ்கிருதக் கல்லூரிக்கு எந்த அடிப்படையில் மானியம் கொடுக்கிறார்கள். அங்கே படிக்கும் பட்டதாரிகள் எப்படிப்பட்ட வேலைகளுக்கு அனுப்பப் படுகிறார்கள் என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, அவர்களுக்கு ஆண்டுக்கு எவ்வளவு செலவாகிறது என்ற கணக்கின் அடிப்படையில் பார்த்து அளிக்கப்படுகிறது. ஒவ்வொரு ஆண்டும் கணக்குப் பார்க்கிறபோது ரூ. 6681 லிருந்து ரூ. 8212 வரை செலவாகியிருக்கிறது. அதனுல் தான் சுமார் ரூ. 6,681 லிருந்து ரூ. 8,212 வரை செலவாகியிருக்கிறது. அதனுல் தான் சுமார் ரூ. 8,000 வரை கொடுக்கிறோம். அதிலே சிரோன்மணி படித்தவர்கள் களாகவும், அது சம்பந்தமான நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் வாய்ப்புப் பெறுபவர்களாக இருக்கிறார்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, அந்தக் கல்லூரியில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு எத்தனை மாணவர்கள் படிக்கின்றார்கள்? அதில் தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள்தான் இருக்கிறார்களா? வெளிநாட்டைச் சேர்ந்தவர்களும் இருக்கிறார்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, அந்தக் கல்லூரியில் தமிழ்நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள்தான் பெரும்பாலும் படிக்கிறார்கள் என்று தெரியவருகிறது. முழுவிவரம் என்னிடத்தில் இல்லை. அரசாங்கத்தால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட சிரோன்மணி வகுப்பில் 20 மாணவர்கள் பயின்று வருகிறார்கள். அதைத் தவிர மத்திய அரசு சார்பாக வைக்கப்பட்டுள்ள வேத பாஷ்யா, ஜோதிஷ்கா வகுப்புகளிலும் மாணவர்கள் இருக்கிறார்கள். எவ்வளவு என்ற எண்ணிக்கைக் குறிப்பு என்னிடத்தில் இல்லை. தனிக்கேள்வி கேட்டால் முழு விவரம் கொடுக்கப்படும்.

குடிநீர் விசையேற்றங்களுக்கு மின் இணைப்பு

* 142 வினு—திரு. கே. எ. வகாப்: மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 5—8—1971-ல் நடந்த வடார்க்காடு மாவட்ட வளர்ச்சிமன்றக் கூட்டத்தில், தற்போது ஊராட்சி மன்றங்களில் அமைக்கப்படும் குடிநீர் திட்ட பம்பு செட்டுகளுக்கு முன் பாதுகாப்புத் தொகை விலக்களித்து மின் இணைக்கும் தொகை, மின்சாரக் கட்டணச் சலுகை அளிக்கும்படி கோரி அரசை கேட்டுள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அதன் பேரில் அரசு எடுத்த முடிவென்ன?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: (அ) ஆம்.

(இ) மின் இணைக்கும் தொகை மேலும் முன் பாதுகாப்புத் தொகை இவைகளைக் கட்டுவதில் இருந்து ஊராட்சிகளுக்கு விலக்குத் தர இயலாது என்றும் வேளாண்மை விசையேற்றங்களுக்குச் சலுகை கட்டணம் விதிக்கப்

படுவதுபோல் குடிநீர் விசையேற்றங்களுக்கு சலுகை அளிக்க தக்க காரணம் ஏதும் இல்லை என்றும் மின்வாரியம் தெரிவித்துள்ளது. இந்த முடிவு மாவட்ட ஆட்சியாளருக்கு அறிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. கே. எ. வகாப் : தலைவரவர்களே, கிராமங்களில் வருவாய் சரியான நிலையில் இல்லாத காரணத்தாலும், மக்களுக்கு குடிநீர் அவசியமானது என்று ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிற காரணத்தாலும், அப்படிப்பட்ட வேலைகள் தாமதம் ஆகாமல் இருப்பதற்கும் அந்தச் சலுகை அளிப்பதற்கும் அரசு மேலும் ஆலோசிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, வடாற்காடு மாவட்ட குழுவினர் போட்ட தீர்மானம் வாரியத்திற்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டது. அதன்படி வேளாண்மைத் துறையில் ஈடுபட்டு இருப்பவர்களுக்கு அந்த மின் கட்டணச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது. ஊராட்சி மன்றங்களின் சார்பாக அமைக்கப்படும் விசையேற்றங்களுக்கு அது ஒரு அமைப்பாக இருக்கிறது, வேறு விதத்தில் மானியம் பெறுகிறது என்பதால், அதற்குச் சலுகை தருவது பொருந்தி வராது என்பதால், மின்வாரியம் அதற்குச் சலுகை அளிக்க முன் வரவில்லை.

விமானம் மூலம் பூச்சிக்கொல்லி மருந்து தெளித்தல்

* 154 வினு—திரு. கே. எ. வகாப் : மாண்புமிகு வேளாண்மைத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) 1970-71, 1971-72 ஆண்டுகளில் தமிழகமெங்கும், ஹெலிகாப்டர் மூலமும், சிறிய விமானம் மூலமும் எத்தனை ஏக்கருக்கு பூச்சி மருந்து தெளிக்கப்பட்டிருக்கிறது ?

(இ) விமான மூலம் தெளிக்கப்படுவதை எதிர்த்து விவசாயிகளிடமிருந்து அரசுக்கு கோரிக்கை ஏதும் வந்துள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : (அ) 1970-71, 1971-72 ஆம் ஆண்டுகளில், விமானம் மூலம் பூச்சிக் கொல்லி மருந்து தெளிக்கும் திட்டத்தின் கீழ், ஹெலிகாப்டர் மூலமும் நிலையான இறக்கைகள் பொருந்திய விமானம் மூலமும் மருந்து தெளிக்கப்பட்டது.

1973 பிப்ரவரி 13]

பயிர்வகை.	1970-71.	1971-72.
	(ஏக்கர் லட்சத்தில்.)	
வேர்க்கடலே	1·025	4·410
நெல்	5·889	4·625
பருத்தி	0·057	0·768
உருளேக்கிழங்கு	0 003	0·768
மொத்தம் ..	6·974	9·803

(இ) ஆம். இவ்வேலேத் திட்டத்தை மேற்கொள்வதற்கு உழவர்களிடம் ஒப்புதல் தனித்தனியே பெறப்படவில்லேயென்று சில உழவர்கள் முறையீடு செய்துள்ளனர்.

திரு. கே. எ. வகாப் : தலேவரவர்களே, பல லட்சக்கணக்கான ஏக்கர் களுக்கு அடித்து இருப்பதாகக் கணக்குச் சொல்கிருர்கள். அதனுல் நாம் கணக்கெடுத்த நிகர பலன் கிடைத்து இருக்கிறதா என்பதை அரசாங்கம் ஆராய்ந்தது உண்டா? அதன் பலன் குறைவு தான் என்றும், விவசாயிகள் ஹெலிகாப்டர் மூலம் தெளிப்பது அதிகமான பலனைத் தரவில்லே என்றும் கூறுகிருர்கள் என்ற கருத்து பரவலாக இருக்கிறது. அந்தக் கருத்தை அரசாங்கம் பரிசீலிக்க முன் வருமா?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : தலேவரவர்களே, இந்த விமானம் மூலம் மருந்து தெளிக்கும் திட்டம் 1961-62-ம் ஆண்டில் துவங்கப்பட்டு 1971-72-ம் ஆண்டு வரையில் நடைபெற்று வந்தது. 1961-62 லிருந்து விவசாயி களுக்கு சரியான பலன் கிடைத்து இருக்கிறது என்ற காரணத்தால் தான் ஆண்டுதோறும் அது அதிகமாக்கப்பட்டு இறுதியில் சென்ற ஆண்டு 9803 ஏக்கருக்கு தெளிக்கப்பட்டது. விவசாயிகள் அதன் மூலம் பலன் பெற்று இருக்கிருர்களா என்று உணவு உற்பத்தியைக் கணக்குப் பார்த்தால், 1961-62 முதல் 1971-72 வரை பார்த்தால் பலன் கிடைத்து இருக்கிறது என்பது நன்கு தெரியும். பெரும்பாலான விவசாயிகள் நன்மை பெற்று இருக்கிருர்கள். ஒரு சிலர் எப்படி தெளிக்கப்படுகிறது என்பதை நாங்கள் பார்க்கவில்லே என்று சொல்லப்பட்ட காரணத்தாலும், தஞ்சை மாவட்டத்தில் இருக்கிற விவசாயப் பெருமக்கள் பல பேர் உயர் நீதி மன்றத்திற்குச் சென்று, நாங்கள் எல்லாம் எங்களுடைய நிலங்களே குத்தகைக்கு விட்டு இருக்கிறோம், குத்தகைதாரர்

களிடத்தில் தான் பணம் வசூல் செய்யவேண்டுமென்றும், நிலச்சொந்தக்காரர் களிடத்தில் வசூல் செய்யக் கூடாது என்றும் வழக்கு தொடுத்து இருக்கி ருர்கள். இன்னும் அது முடிவடையாமல் அப்படியே இருந்து கொண்டு இருக்கிறது. இதற்கிடையில் அந்தக் கோரிக்கைகள் எல்லாம் பரிசீலனை செய்து, சென்ற ஆண்டு தமிழக அரசு ஒரு முடிவு எடுத்தது. விவசாயி களிடமிருந்து அல்லது ஊராட்சி ஒன்றியங்களிலிருந்தோ, அல்லது ஊராட்சி மன்றங்களிலிருந்தோ தீர்மானம் நிறைவேற்றப்பட்டு அது செய்யப்பட்டாலும், விவசாயிகளுக்கு அது போதிய மன நிறைவை ஏற்படுத்தவில்லை என்ற காரணத்தால், கிரௌண்ட் ஸ்பிரே அவர்களே தெளித்துக்கொள்வது என்று முடிவு எடுத்து, 1972-73-ல் விமானம் மூலம் தெளிக்கும் முறையைக் கைவிடுவது என்று முடிவு செய்யப்பட்டு, இந்த ஆண்டு நிறுத்தி வைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதனுல் பலன் அடைந்து இருக்கிருர்களா என்று கேட்டார்கள். பலன் அடைந்து இருக்கிருர்கள் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 1972-73-ல் சுமார் 10 லட்சம் ஏக்கருக்கு இம்மாதிரி விமானம் மூலம் தெளிக்கப்படுகிறது என்று சொன்னுர்கள். ஒரு

.ப. -30 ஏக்கராவுக்கு எவ்வளவு ரூபாய் கொடுக்கப்பட்டது? அதற்கு முந்திய வருஷம் கொடுத்ததிலிருந்து அதிகமாகக் கொடுக்கப்பட்டதா, அல்லது அவ்வளவு தான் கொடுக்கப்பட்டதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : ஆரம்ப காலத்தில் இருந்து பிக்ஸட் விங் அல்லது ஹெலிகாப்டர் மூலம் தெளிக்கப்பட்டு வந்ததற்கு ரூ. 8, 10 என்ற அளவில் கொடுக்கப்பட்டு வந்தது. சென்ற ஆண்டு விமானக் கம்பெனி அத்தனை பேர்களும் ஒரு யூனியனை சேர்ந்து அவர்கள் அதிகத் தொகை வேண்டும், இப்பொழுது பெட்ரோல் விலை அதிகமாகியிருக்கிறது, மற்ற செலவும் அதிகமாகியிருக்கிறது என்று கூட்டாக இருந்து மனுப் போட்டிருந் தார்கள். அதைக் குறைக்கவேண்டும் என்று சொல்லி வேளாண்மைத் துறை இயக்குனர் அவர்களையெல்லாம் அழைத்துப் பேசி கடைசியில் ஒரு முடிவு செய்தார். ரூ. 11 கொடுப்பது என்று முடிவு செய்து, அதன்படி தெளிப்பதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தெளிப்பு நடக்கிற இடங்களில் இருக்கிற ஃபாலோ லாண்ட்ஸ் கணக்கிடப்பட்டிருந்ததா? அப்படியிருந்தால் அதன் விவரம் என்ன? அதுமட்டுமல்லாமல் அமைச்சர் அவர்கள் உற்பத்தி பெருகி யிருக்கிறது என்று சொன்னுர்கள். எத்தனை சதவிகிதம் உற்பத்தி பெருகி யிருக்கிறது என்பதையும் தெரிவிப்பார்களா?

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இவைகளையெல்லாம் பரிசீலனை செய்து தான் செய்தோம் என்று நான் முதலிலே குறிப்பிட்டேன். ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் மூலம் தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டு, அவைகள் அரசுக்கு வந்து, வேளாண்மைத் துறை மூலம் பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, மருந்து தெளிக்கப்பட்டு வருகிறது. புகார்கள் வந்தது பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். பொதுவாக 'என்னுடைய நிலத்தில் நான் இன்னும் பயிர் செய்யவில்லை. என்னுடைய நிலத்தில் ஒரு பகுதியிலே வாழை இருக்கிறது, ஒரு பகுதியிலே கரும்பு இருக்கிறது. ஆனால், மொத்தமாக தெளித்துவிட்டு, எல்லோருக்கும் சேர்த்து நெல் விவசாயிகளிடம் வசூல் செய்கிறார்கள் என்ற குறைபாடு வந்தது. அவைகளையெல்லாம் பரிசீலித்த பிறகு அது நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். உற்பத்தி அளவைப் பற்றி சொன்னார்கள். 58 லட்சம் டன் உற்பத்தியிலிருந்து சென்ற ஆண்டு 73 லட்சம் டன் உற்பத்தி அதிகமாகச் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : தலைவர் அவர்களே, சில விவசாயப் பெருங்குடி மக்களிடமிருந்து புகார்கள் வந்ததன் பேரில் விமானம் மூலம் மருந்து தெளிப்பது நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று அமைச்சர் அவர்கள் குறிப் பிட்டார்கள். அதற்கு மாறாக கிரௌண்டு ஸ்ப்ரேயர் மூலம் மருந்து தெளிக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் தெரிவித்தார்கள். கிரௌண்டு ஸ்ப்ரேயர் மூலம் மருந்து தெளிப்பதில் அந்த நோயை அறவே போக்கிவிட முடியாது. காரணம், ஒருவர் மருந்து அடிக்காவிட்டாலும் கூட அந்த நோய் பரவ வாய்ப்பு இருக்கிறது. சென்ற வருஷம் எங்கள் பகுதியில் கடலைப் பயிர் அது போல் அழிந்துவிட்டது. ஆகவே, யாருடைய புகாரையும் எதிர்பார்க்காமல், யாருடைய ஆதரவையும் எதிர்பார்க்காமல், அரசாங்கம் கண்டிப்பாக விமானம் மூலம் பூச்சி மருந்து தெளிப்பதற்கு வருங்காலத்தில் ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : இப்பொழுது கோவை மாவட்டத் திலிருந்தும், வேறு சில மாவட்டங்களிலிருந்தும் பூச்சி மருந்து ஆகாய விமானத்தின் மூலம் தெளிப்பதை நிறுத்தியது தவறு என்று எங்களுக்கு மனுக்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அதாவது கம்பளிப்பூச்சியினால் வேர்க்கடலை அதிகமாகப் பாதிக்கப்படும். அதற்காக ஆங்காங்கு நாம் தீவிர திட்டத்தின் மூலம் எப்படியும் அடித்துத் தீரவேண்டும் என்று சொல்லி இந்த ஆண்டு 50,000 ஏக்கராவுக்கு திட்டமிட்டு, 22,000 ஏக்கருக்கு இதுவரையில் தெளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டது போல ஒருவர் தெளிக்காமல் போனால் கூட, பூச்சி பரவிடும். இருந்தாலும், பெரும்பாலானவர்

களுடைய கோரிக்கையை ஏற்று, அது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது. இந்த ஆண்டு எப்படியும் வேர்க்கடலைக்கு தெளிக்கவேண்டும் என்று கேட்கிறார்கள். அதற்கு ஒரு லட்சம் ஏக்கருக்கு தெளிக்கலாம் என்ற குறிப்பு இருக்கிறது. இருந்தாலும், தீவிர திட்டத்தின் கீழ் அங்கெல்லாம் கிரௌண்டு ஸ்ப்ரேயர்களின் மூலம் தெளிப்பது என்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு, இந்த ஆண்டு இப்பொழுது அவர்களிடம் விடப்பட்டிருக்கிறது. அதற்கு வேண்டிய அதிக மான ஸ்ப்ரேயர்களை வாங்கிக்கொடுப்பதற்கு அரசாங்கம் திட்டமிட்டு செயல் பட்டு வருகிறது. பழுதடைந்த ஸ்ப்ரேயர்களை பழுதுபார்ப்பதற்கும் தீவிர திட்டம் தயாரிக்கப்பட்டு, அதுவும் செயல்முறையில் இருந்துவருகிறது. எனவே, அப்படிப்பட்ட திட்டங்களை நிறைவேற்றுவதற்கு அங்கத்தினர்கள் முழு முயற்சி எடுத்துக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். அரசின் சார்பில் வேறு பல உதவிகளும் செய்வதற்குத் தயாராக இருக்கிறோம்.

திரு. கோ. இளங்கோவன் : விமான மூலம் பூச்சி மருந்து தெளிப்பதை நிறுத்தி வைத்திருக்கிறார்கள் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், அதற்குரிய தொகை வசூலை நிறுத்திவைக்கவில்லை. நிறுத்தி வைக்க வேண்டும் என்றும் நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் 2, 3 ஆண்டுக்கான தொகை களை ஒரே தவணையில் கட்டவேண்டிய தொல்லைக்கு விவசாயிகள் ஆளாகி யிருக்கிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து 2, 3 தவணைகளில் வசூலிக்க அரசு முன் வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம் : 1970-71, 1971-72-ம் ஆண்டுகளில் தெளிக்கப்பட்டிருப்பதற்கான இந்தத் தொகை வசூலுக்காக கெடுபிடி செய்யப் படவில்லை. 1961-ம் ஆண்டிலிருந்தே அப்படிப்பட்ட நிலைமை இருந்து வரு கிறது. விவசாயிகள் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்கிறார்கள். நிலச் சொந்தக்காரர்கள், அதுவும் குறிப்பாக, தஞ்சை மாவட்டத்தில், உழுகின்ற விவசாயிகள்தான் கொடுக்கவேண்டுமே தவிர, தாங்கள் கொடுக்க முடியாது என்று அவர்கள் சொல்லிவருகிறார்கள். வழக்கு நீதிமன்றத்தில் இருக்கிறது. ஆகையினால் வசூல் நிறுத்தப்பட்டிருக்கிறது. 1970-71, 1971-72-ம் ஆண்டுகளைப் பொறுத்தது அல்ல இது. அதற்கு முன்னால் தெளிக்கப்பட்டு, வசூல் செய்யப் படாமல் இருக்கின்ற தொகை இது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். வழக்கு முடிந்தபிறகு அதுபற்றி பரிசீலனை செய்யப்படும்.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : விமானம் மூலம் மருந்து தெளித்ததற்கு விவ சாயிகள் தரவேண்டிய பாக்கித் தொகை இருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். வசூலில் கெடுபிடி செய்யப்படுகிறது என்று இன்னொரு உறுப்

1973 பிப்ரவரி 13]

பினர் குறிப்பிட்டார்கள். விமானம் மூலம் மருந்து தெளிப்பதற்கு விவசாயி களிடம் ஒப்புதல் வாங்கி, இம்மாதிரி மருந்து தெளிக்கப்படும், இவ்வளவு ரூபாய் தரவேண்டும் என்று அவர்களுக்கு அறிவிக்கப்பட்டு செய்யப்பட்டதா? 1971-72-ல் கிட்டத்தட்ட 10 லட்சம் ஏக்கர்களுக்கு மருந்து தெளிக்கப்பட்டதாக சொல்லப்பட்டது. அதை ஒட்டி நமக்கு ஆகியிருக்கிற செலவு எவ்வளவு? விவசாயிகளிடமிருந்து வருகின்ற தொகையைக் கொண்டு நமது செலவை ஈடு கட்ட முடியுமா? இதில் நஷ்டம் ஏற்படுமா அல்லது லாபம் ஏற்படுமா என் பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. அ. பெ. தர்மலிங்கம்: பூச்சி மருந்து தெளிப்பது என்பது தனியாக ஒரு விவசாயிடத்தில் ஒப்புதல் வாங்கி இதுவரையில் தெளிக்கப்படவில்லை. 1970-71, 1971-72-ம் ஆண்டுகளை மட்டும் பொறுத்ததல்ல இது. இந்தத் திட்டம் 1961-62-ல் துவக்கப்பட்டு, செயல்பட்டு வருகிறது. இதற்கு விவசாயிகளிடமிருந்து ஒப்புதல் வாங்கப்படவில்லை. ஆனால், ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றி அனுப்பினால், அந்த ஒன்றி யங்களைச் சேர்ந்த நிலங்களுக்கு பூச்சி மருந்து தெளிப்பது என்ற முறையில் செய்யப்பட்டது. ஒரு ஒன்றியம் எங்களுக்கு தேவையில்லை என்று மறுத்து விட்டால் அதை நிறுத்திவிடுவது என்ற அடிப்படையில்தான் 10 ஆண்டு கால மாக பூச்சி மருந்து தெளிக்கப்பட்டு வருகிறது. சில ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றியிருந்தாலும்கூட, சில ஊராட்சி மன்றத் தலைவர்கள் அதை எதிர்த்து, ஊராட்சி மன்றம் தீர்மானம் நிறைவேற்றிவிட்ட. காரணத்தி னாலேயே நாங்கள் அதை ஒப்புக்கொள்ள முடியாது என்கின்ற முறையில் வழக்கு தொடுத்திருக்கிறார்கள். தனியாக விவசாயிகளிடத்தில் ஒப்புதல் வாங்கவில்லை. அதற்குப் பிறகு எந்த ஊராட்சி ஒன்றியங்கள் அப்படி தீர்மா னங்கள் நிறைவேற்றி அனுப்பவில்லையோ, அந்த ஊராட்சி மன்றங்களில் உள்ள நிலங்களுக்கு மருந்து தெளிப்பதில்லை என்ற அடிப்படையில் தொடர்ந்து நாங்கள் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறோம். 1970-71-ம் ஆண்டில் தெளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. 10 லட்சம் ஏக்கராவுக்கு நாம் இதைத் தெளித் திருக்கிறோம். நாமாக இதற்கு தீர்மானம் போடுவதில்லை. ஊராட்சி ஒன்றி யங்கள் தீர்மானம் நிறைவேற்றி, அது வேளாண்மைத் துறை இயக்குநருக்கு வந்து, அவர்கள் பரிசீலனை செய்து, அந்தப் பகுதியை அவர் பார்வையிட்டு, அதற்கு அங்கிகாரம் அளித்து அரசுக்கு அனுப்பினால் அதற்குச் பிறகு மருந்து தெளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இதுதான் தொடர்ந்து நடைபெற்று வருகிறது. மத்திய சர்க்கார் ஒரு ஆண்டுக்கு இவ்வளவு ரூபாய் பூச்சி மருந்துக்காக பாதிக்கப்பட்ட பகுதிகளுக்கு, வேர்க்கடலை, பருத்தி போன்ற பல பயிர்களுக்கு கொடுப்பது என்றும், அவர்கள் எவ்வளவு ஏக்கர்களுக்குக் கொடுப்பது

என்றும் நிர்ணயிக்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு 10 லட்சம் ஏக்கருக்கு கொடுக்கிறோம் என்று உறுதி அளித்தார்கள். முதலில் 6 லட்சம் என்றார்கள், பிறகு 7 லட்சம் கொடுக்கிறோம் என்றார்கள். தீவிர சாகுபடித் திட்டத்தின் கீழ் தமிழ்நாட்டில் அதிகமாக முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளப்படுவதால், பிற மாநிலங்களுக்குக் கொடுப்பதை தெளிக்காமல் இருப்பதையெல்லாம் கூட நம்முடைய மாநிலத்திற்கு சென்ற ஆண்டு கொடுத்ததின் காரணமாக ஏறத்தாழ 9,08,000 ஏக்கருக்கு நாம் தெளித்திருக்கிறோம். மத்திய அரசு ரூ. 11-ல் ரூ. 7 கொடுக்கிறது. மத்திய அரசு கொடுக்கின்ற தொகை போக மீதித் தொகையை தமிழக அரசு பூச்சி மருந்து, மற்றவைகளுக்கு 15 சதவீதம் உதவித் தொகை அளித்து வருகிறது. அதற்குப் பிறகு அந்தத் தொகையை தற்சமயம் நிறுத்தி விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு விவசாயிகளிடமிருந்து ஏறத்தாழ ஏக்கர் ஒன்றுக்கு ரூ. 13, ரூ. 11 என்ற தரத்தில் வசூல் செய்யவேண்டிய நிலைமை இருந்தது. ஒவ்வொரு விவசாயியும் ஏறத்தாழ ரூ. 13 வரையில் கொடுக்க வேண்டும் என்ற நிலைமை இருந்தது.

கதர் வாரியத்தில் உள்ள ஊழியர்கள்

*155 வினா—**திரு. கே. எ. வகாப்:** மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

காதி போர்டில் கதர் இயக்குநரால் பணி வரன்முறைப்படுத்தப்படாமல் உள்ள ஊழியர்கள் எத்தனை பேர்?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: தற்சமயம் 250-க்கும் குறைவான நபர்களின் பணி இன்னும் வரன்முறைப்படுத்த வேண்டியுள்ளது.

திரு. கே. எ. வகாப்: இவ்வளவு அதிகமான பேர்களுக்கு இன்னும் பணி நிரந்தரமாக்கப்படாததற்கான காரணம் என்ன? அவர்களிடம் இருந்து கோரிக்கை வந்தும், அது இன்னும் கவனிக்கப்படாமல் இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: மொத்தம் 249 பேர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. இதிலே பணியாற்றக்கூடியவர்களின் தகுதிகளை வகைப்படுத்தி, அவர்களை நிரந்தரமாக்க வேண்டும். மொத்தம் 3,000 பேர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருந்ததில், இப்போது 249 பேர்கள் தான் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருக்கிறார்கள். அதிலும் 38 பேர்களுக்கு இப்போது சிபாரிசு செய்யப்பட்டிருக்கிறது,

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், அவர்களுடைய பணிகள் நிரந்தரமாக்கப்படுவதற்கு முன்பாகவே டெயிலரிங் யூனிட் மூடப்பட்டுவிட்டது. ஆகவே, அந்த யூனிட்டையும் திறந்து அதிலே பணியாற்றுகிறவர்களுக்கு மீண்டும் வேலைவாய்ப்பு அளிக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: அதுபற்றிய விபரம் இல்லை. தனிக்கேள்வி போடவும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: 250 பேர்கள் நிர்ந்தரமாக்கப்படவில்லை என்று சொன்னார்கள். அவர்களுக்கு பின்னே வந்தவர்கள்—ஜூனியர்கள் பணி நிரந்தரமாக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா? என்ன காரணத்தினால் இவர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை என்பதை அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: தலைவரவர்களே, அவர்கள் திடீரென்று ஒரு புதுக்கேள்வியைப் போடுகிறார்கள். மொத்தம் 249 பேர்கள் இன்னும் நிரந்தரமாக்கப்படவில்லை. 1967-க்கு முன்னால் 3,000 பேர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல் இருந்தார்கள். 1967-க்குப் பின்னால் சட்டம் கொண்டுவந்து உடனடியாக 1891 பேர்களை நிரந்தரமாக்க வகை செய்திருக்கிறோம். இப்போது நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டியவர்கள் 249 பேர்கள்தான். அதிலே 35 வகைப்பட்டவர்கள்—டைப்பிஸ்ட், அசிஸ்டன்ட், பியூன் போன்ற பிரிவில்—இருக்கிறார்கள். எந்தெந்த பிரிவில் எத்தனை பேர் என்ற விபரம் தெரியவில்லை. விரைவிலே அவர்களுடைய தகுதிகள் அடிப்படையில் அவர்கள் நிரந்தரமாக்கப் படுவார்கள்.

திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம்: துணைத் தலைவரவர்களே, அமைச்சரவர்கள் இன்னும் 249 பேர்கள்தான் நிரந்தரமாக்கப்பட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதிலே 38 பேர்களுக்கு சிபாரிசு செய்யப்பட்டிருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். அதிலே பெண்கள் எத்தனை பேர் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: பெண்கள் எத்தனை பேர், ஆண்கள் எத்தனை பேர் என்ற விபரம் இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அங்கே இருக்கின்ற சேல்ஸ் செக்ஷனில் இருக்கின்ற பெண்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா? அல்லது மாதந்தோறும் இவ்வளவுதான் சம்பளம் என்று கொடுக்கப்படுகிறதா? அப்படியானால் அவர்களை நிரந்தரமாக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்தபடி 1967-க்குப் பிறகுதான் பணிகளுக்கான தகுதிகள் நிர்ணயிக்கப்பட்டு, சட்டம் கொண்டுவந்து, நிரந்தரமாக்கப்பட்டு வருகிறார்கள். இன்னும் சிலருக்கு அதாவது சில பணிகளுக்கு சட்டம் செய்யப்பட வேண்டும். அதற்கும் சட்டம் கொண்டுவந்து, படிப்படியாக தகுதியின் அடிப்படையில் நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள்.

சென்னை--செங்கை மாவட்ட பனைப்பொருள் கூட்டுறவு சம்மேளனம்.

*156 வினா—திரு. கே. ஏ. வகாப்: மாண்புமிகு உணவுத்துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னை-செங்கை மாவட்ட பனைப்பொருள் கூட்டுறவு சம்மேளனத்திற்குப் பனந்தோப்பு வாங்கும் திட்டம் ஏதும் உள்ளதா?

(இ) ஆம் எனில், அரசு அதற்காக எவ்வளவு பணம் கொடுத்துள்ளது?

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: (அ) ஆம்.

(இ) அரசு அதற்காக சென்னை-செங்கை மாவட்ட பனைப்பொருள் கூட்டுறவு சம்மேளத்திற்கு பண உதவி ஒன்றும் செய்யவில்லை.

திரு. கே. எ. வகாப்: அரசு பண உதவி செய்யவில்லை என்று சொன்னார்கள். அப்படியானால் அந்தக் கூட்டுறவுச் சங்கம் தானாகவே பனந்தோப்புகளை வாங்க திட்டமிட்டிருக்கிறதா? இதுவரையில் ஏதாவது வாங்கியிருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மன்னை ப. நாராயணசாமி: அது தோப்பு ஒன்றும் வாங்கவில்லை. வாங்குவதற்காக ஸ்ரீபெரம்புத்தூர் தோப்பை பார்வையிட்டது. அதன் சொந்தக்காரர்கள் அதற்கு அதிக விலை கேட்கிறார்கள். விலை அதிகமாக இருப்பதால் மேற்படி சங்கத்தின் அதிகாரிகள் போய் எஸ்டிமேட் போட்டு சொன்னார்கள். ஆனால் உடைமைக்காரர்கள் அதற்கும் அதிகமாக விலை கேட்பதால் அது கைவிடப்பட்டிருக்கிறது.

Night service express buses

* 157. *Q.*—Dr. H. V. HANDE: Will the Hon. the Minister for Transport be pleased to state—

(*a*) whether there is any proposal to introduce luxury coaches as night service buses on routes hitherto not covered in various parts of Tamil Nadu; and

(*b*) if so, the details thereof?

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) & (இ) இரவிலோ பகலிலோ ஓடுகின்ற விரைவுப் பேருந்துகள் அனைத்தும் சீர்வசதிப் பேருந்துகளாகும். அரசுப் போக்குவரத்துத் துறை தற்போது 26 வழித்தடங்களில் இரவு நேர விரைவுப் பேருந்துகளை நடத்தி வருகின்றது. இந்த வழித்தடங்கள் தமிழ் நாடு முழுவதையும் இணைப்பதைத் தவிர இங்கிருந்து பெங்களூருக்கும், மத்திய ஆட்சிப் பகுதியான புதுச்சேரிக்கும் பேருந்து வசதியை ஏற்படுத்தித் தரு கின்றன.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : இரவு நேரங்களில் போகக்கூடிய பஸ்கள் சில சமயங்களில் காட்டுப் பகுதிகளிலே ரிப்பேர் ஆகி நின்றுவிடுகிறது. அப்படிப்பட்ட நேரங்களில் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு ஏற்ற வகையில் கட்ட டங்கள் கட்ட அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இரவு நேரங் களிலே செல்லும் விரைவுப் பேருந்துகள் காட்டுப் பகுதிகளிலே நின்று விட்ட தாக தகவல் இல்லை. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் அப்படி இரவு நேரங்களில் காட்டுப் பகுதிக்கு போகவேண்டிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டதா என்று தெரிய வில்லை. காட்டுப் பகுதியில் அத்தகைய வசதியை ஏற்படுத்த முடியாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நாங்கள் எல்லாம் கூட்டத்தில் பேசிவிட்டு திரும்பி வரும்போது காட்டுப் பகுதிகளில் பஸ்கள் நின்றுகொண்டிருப்பதைப் பார்த்திருக்கிறோம். அப்படிப்பட்ட நேரங்களில் குறிப்பாக பெண்கள் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே, அந்த அகால நேரங்களில் பெண் களுக்கும் மற்றவர்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிக்கின்ற வகையில் என்ன நடவ டிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அப்படி காடுகளிலே ஏதாவது பஸ்கள் நின்றுவிடுமானால் அடுத்து வருகின்ற பஸ்களிலே ஏற்றிச் செல்ல வசதி இருக்கிறது. கனம் உறுப்பினர் அவர்களுக்கும் அப்படி ஒரு நிலைமை ஏற் பட்டால், அடுத்து வரும் பேருந்துகளிலே அழைத்துக்கொண்டு வரலாம்.

திரு. நா. வீராசாமி : நம்முடைய அரசாங்கம் இரவு நேரங்களிலே விடு கின்ற விரைவுப் பேருந்துகளுக்கு நல்ல கிராக்கி இருக்கிறது. நிறைய லாபமும் வருகிறது. ஆயினும், இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விட அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப் பிட்டதுபோல, இரவு நேர விரைவுப் பேருந்துகளிலிருந்து வருவாய் அதிகமாக கிடைக்கிறது. ஆனால் வருவாயை மட்டும் பார்த்து பேருந்துகளை விடுவது

என்பது இயலாது. அந்தந்தப் பகுதிகளில் இருக்கும் பொதுமக்களிடம் இருந்து வரும் கோரிக்கையின் பேரிலோ அல்லது நமது துறையின் அதிகாரிகளின் பரிந்துரைகளின் பேரிலோ புதிதாக விரைவுப் பேருந்துகள் விடப்படும்.

திரு. எம். இராதாகிருட்டிணன் : தலைவரவர்களே, சில நேரங்களில் விரைவுப் பேருந்துகள் காட்டுப் பகுதிகளிலே நின்றுவிடுகின்றன. அப்படிப் பட்ட நேரங்களில் பிரயாணிகள் ஓய்வு எடுத்துக்கொள்கின்ற வகையிலே அந்தப் பகுதிகளில் ஒரு டென்ட் போட்டுக் கொடுத்தால் வசதியாக இருக்கும். அதற்கு ஆவன செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் தெரிவித்ததைப் போல புகார் ஏதும் வரவில்லை. போகின்ற இடங்களில் ‘காம்ப்’ போடுவதுபோல போகவேண்டும் என்று அரசாங்கத் துறையிலே இல்லை.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : தலைவரவர்களே, இப்போது செல்கின்ற இரவு நேர விரைவுப் பேருந்துகள் ‘லக்சுரி கோச்சு’களாக இல்லை என்று தெரிகிறது. ஆகவே, விரைவுப் பேருந்துகளை லக்சுரி கோச்சுகளாக மாற்றும் எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, நம்முடைய விரைவுப் பேருந்துகள் இந்த லக்சுரி கோச்சு வகையைச் சேர்ந்தவைதான். இதைவிட இன்னும் கொஞ்சம் வசதியான முறையில் ‘டூரிஸ்ட் லக்சுரி கோச்சு’கள் இருக்கின்றன. அரசாங்கம் இப்போது அப்படிப்பட்ட இரண்டு பேருந்துகளை தயாரிக்க யோசனை செய்துகொண்டிருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : அமைச்சரவர்கள் பதில் சொன்னபோது, விரைவுப் பேருந்துகள் வசதியான லக்சுவரி கோச்சுகளாக இருக்கின்றன என்று சொன்ணார்கள். அந்த வண்டிகளிலே, சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கு என்று இரண்டு சீட்டுகள் ஒதுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அந்த சீட்டுகளில் ஒருவர் தான் உட்கார முடிகிறது. இருவர் இருப்பதற்கு வசதியாக இல்லை. ஆகவே சீட்டுகளை மாற்றி அமைக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் பெருமைக்குரியவர்களே தவிர பெருத்தவர்கள் அல்ல என்பது என் கருத்து. இப்போது விரைவுப் பேருந்துகளின் மூலம் அதிகமான லாபம் வருவதால், பயணிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கும் வகையில், முன்பு 58 சீட்டுகளாக இருந்தது இப்போது 48 சீட்டுகளாக—அதாவது 2/2 என்ற முறையில் குறைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, இப்போது நல்ல வசதியாக இருக்கிறது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : அரசாங்க விரைவுப் பேருந்துகளுக்கு 2/2 என்ற முறையில் சீட்டுகளை அமைத்திருப்பதைப்போல எல்லா பஸ்களுக்கும் அந்த ஏற்பாடு செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அரசாங்கம் அதை கொள்கை அளவில் ஏற்று செயல்பட்டு வருகிறது.

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : இந்த இரவு நேர விரைவுப் பேருந்துகளில் பயணி கள் தூங்கிக்கொண்டே செல்வதற்கு வசதி செய்து கொடுக்கப்படுகிறதா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தூங்குவதும் தூங்காததும் பயணி களைப் பொறுத்தது.

திரு. எம். தேவராசன் : தனியார் துறையினரால் கோவைக்கும் பெங்க ளூருக்கும் இரவு சொகுசு பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. அதையெல்லாம் ஒழித்துவிட்டால் அரசாங்க பஸ்களுக்கு இன்னும் அதிகமான லாபம் வரும். ஆகவே அரசு அதற்கு நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அவைகளைத் தடை செய்யவோ அல்லது ஒழிக்கவோ வேண்டிய தேவை இல்லை. அந்த சொகுசு பஸ்களை நாமே எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று சட்டம் வருகிறது.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : சார், அமைச்சரவர்கள் பதில் சொல்லும்போது விரைவுப் பேருந்துகள் வழியிலே நின்றுவிட்டால் அடுத்து வருகின்ற பேருந்து களில் ஏறிச்செல்ல வசதி இருப்பதாகச் சொன்னர்கள். அதற்கு மாருன சம்பவம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. திண்டிவனத்திலே ஒருமுறை பஸ் நின்றுவிட்ட தனல் பயணிகள் மிகவும் சிரமப்பட்டது (மணியடிக்கப்பட்டது) எனக்குத் தெரியும். அப்படி பிரயாணிகள் சிரமப்படாமல், அவர்கள் ஓய்வு எடுத்துக் கொள்வதற்காகவாவது அங்கே ஒரு விடுதி கட்ட அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் ஏற் பட்டதாக அரசாங்கத்திற்கு தகவல் இல்லை. கிட்டத்தட்ட ஒரு மணி, இரண்டு மணி நேரத்திற்கு ஒரு பேருந்து வரக்கூடிய வகையிலே இப்போது வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் குறிப் பிட்டமாதிரி பேருந்து எதுவும் வராமல் பயணிகள் கஷ்டப்பட்டதாகத் தெரிய வில்லை. இருப்பினும் திண்டிவனத்தில் பயணிகள் ஓய்வு எடுத்துக்கொள்வதற் காக ஒரு விடுதியை அமைக்கலாம் என்று அரசு கொள்கையளவில் ஒப்புக் கொண்டுள்ளது. ஆனால் அது ஓய்வு எடுத்துக்கொள்வதற்கே அல்லாமல் பஸ் பிரேக்டவுன் ஆகும் என்பதற்காக அல்ல,

[1973 பிப்ரவரி 13

திரு. வீ. கே. இராஜாப் பிள்ளை: சென்னையில் இருந்து நாகர்கோயிலுக்கு கிளம்புகிற மின்வேக துரித பஸ்கள், சென்னையைவிட்டுக் கிளம்பினால் விழுப்புரம் போய்த்தான் நிற்கின்றன. அங்கும் சரியான முறையில் உணவு உட்கொள்ள வசதி இல்லாத காரணத்தினால் நாகர்கோயில் போகிற பயணிகள் கிட்டத்தட்ட 16 மணி நேரம் பட்டினி கிடக்க வேண்டிய நிலைதான் இருக்கிறது. அப்படியன்றி நடுவில் நிற்கும் இடங்களில் பயணிகள் உணவு உட்கொள்ள நல்ல உணவு விடுதியையும் ஏற்படுத்துவார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, விழுப்புரத்தில் உணவு விடுதி சரியாக இல்லை என்பது விழுப்புரத்திற்கே இழுக்கு. இது போன்ற மின்னல் வேக துரித பஸ்கள் உணவுவிடுதி வசதியுள்ள இடங்களில் தான் நிறுத்தப்படுகின்றன. ஆனால், யார் யாருக்கு என்ன ருசியான உணவு தேவை என்பது அவர்களுடைய தனி பிரச்சினை. இதுபோல் மின்னல்வேக துரித பஸ்கள் நிற்கும் இடங்களில் எல்லா வசதிகளுடன் கூடிய கட்டடம் கட்டி உணவு விடுதியை ஏலத்திற்கு விடலாமா என்பதும் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: விழுப்புரத்தில் இருக்கிற ஓட்டல் யாருக்கும் திருப்தி அளிக்கக்கூடிய நிலைமையில் இல்லை. ஆகவே அங்கே நல்லதொரு ஓட்டல் ஏற்பட தக்க வசதி செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: இது ஒருவருடைய சுவையைப் பொறுத்த கேள்வி. பஸ்ஸைப் பொறுத்த கேள்வி அல்ல.

திரு. நா. வெ. குருசாமி: மதுரையில் இருந்து குமிழிக்கும், திண்டுக்கல்லில் இருந்து குமிழிக்கும் நடுவில் தேனீ போன்ற வியாபார ஸ்தலங்கள் இருக்கிற காரணத்தினால் இரவு நேரங்களில் பஸ்விட அரசு முன்வருமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தேவைப்படுமானால் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் அதனைப் பரிசீலனை செய்யும்.

திரு. நா. வீராசாமி: இரவு நேர பஸ்களில்—இரயில் ஸ்லீப்பர்கோச் போட்டிருப்பதுபோல—ஒரு ஸ்லீப்பர்கோச்சையும் இணைத்தால்—இரண்டு பங்கு கட்டணம் கூட வாங்கலாம்—வருவாயும் பெருகும், பயணிகளுக்கு வசதியாக இருக்குமே, இதுபற்றி பரிசீலனை செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: நீண்டதூரப் பயணத்திற்கு வசதியாக இரயிலும், அருகில் உள்ள நகரங்களுக்கு, கிராமங்களுக்கு எல்லாம் போக வசதியாக பஸ் போக்குவரத்தும் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. இந்த பஸ்களில் படுக்கையைப் போட்டு—நான்கு இருக்கைகளை எடுத்துக்கொள்வது மக்களுக்கு நன்மை தரக்கூடியதாக இருக்காது.

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. த. சோனையா : மதுரைக்குப் போகிற அரசாங்க பஸ்ஸின் கட்டணத்திற்கும், தனியார் பஸ் கட்டணத்திற்கும் வித்தியாசம் இருக்கிறதே இதைக் குறைக்க அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மூலக்கேள்விக்கும் இதற்கும் சம்பந்தம் இல்லை.

திரு. கே. எஸ். குப்பல் இராமகிருஷ்ணன் : வெகுதூரம் போகிற பஸ்களில் ஸ்லீப்பர் வசதி அமைக்க முடியாது என்றாலும் புஷ்பாக் சீட்டுகளை அமைத்தால் அது பார்ஷல் ஸ்லீப்பரைப்போல இருக்குமே, இதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அங்கத்தினர் அவர்களது யோசனைப்படிதான் பரிட்சார்த்தமாக நீண்டதூர பஸ்களுக்கு புஷ்பாக் சீட் அமைப்பதுபற்றி அரசாங்கம் ஆலோசித்து வருகிறது.

திரு. தி. பொன்னுமலை: இந்த துரித பேருந்து வண்டிகளில் சேலத்தை விட்டால் ஆத்தூரில்தான் என்பதுபோல குறிப்பிட்ட இடங்களில்தான் ஏற முடிகிறது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இதற்கும் மூலக்கேள்விக்கும் சம்பந்தம் இல்லை. அடுத்த கேள்வி 158.

சென்னை--பழனி பேருந்து வழித்தடம்

* 158 **வினா—திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார் :** மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட வினைகளுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) சென்னையிலிருந்து திருச்சி, கரூர், பள்ளப்பட்டி வழியாக பழனி வரை செல்லும் துரித பேருந்து தடம் ஒன்று ஏற்படுத்தக் கோரி பொதுமக்களிடமிருந்து கோரிக்கைகள் ஏதேனும் வந்துள்ளனவா ?

(இ) ஆம் எனில், இது குறித்து அரசின் நடவடிக்கை என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : (அ) சென்னையை பள்ளப்பட்டியுடன் இணைக்கும் ஒரு புதிய நேரடி விரைவு வண்டி வழித்தடம் ஒன்றை அல்லது அதற்குப் பதிலாக திருச்சிராப்பள்ளி, கரூர், பள்ளப்பட்டி ஆகிய ஊர்கள் வழியாக சென்னை-பழனி வழித்தடம் ஒன்றை ஏற்படுத்துமாறு கோரி, பள்ளப்பட்டி வணிகர்கள் சங்கத்திடமிருந்து தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத் துறைக்கு முறையீடு ஒன்று வந்தது.

(இ) பயணிகளின் எண்ணிக்கை போதுமானதாக இல்லாததால் இக் கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றத் தேவையில்லை. ஆகவே இக்கோரிக்கைகள் மறுக்கப்பட்டன.

திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்: வழித்தடமே இல்லாதபோது பயணிகளின் எண்ணிக்கை போதுமானதாக இல்லாத காரணத்தினால் என்பதாக எப்படி பதில் சொல்ல முடியும் என்றுதான் எனக்குத் தெரியவில்லை. பள்ளப்பட்டியைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆயிரக்கணக்கானவர்கள் சென்னையில் இருக்கிறார்கள். சென்னைக்கும் பள்ளப்பட்டிக்கும் பஸ்விட்டால் இந்த வழித்தடம் மிகவும் இலாபகரமாக இருக்கும். ஆகவே, இனியாவது இதனைப் பரிசிலனை செய்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: இந்த வழித்தடம் இலாபகரமானதாக இருக்கும் என்று உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்கிறார்கள். பரிட்சார்த்தமாக விடுவதுபற்றி அரசாங்கம் யோசித்துக்கொண்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்தான் பயணிகளைச் சேர்த்துத்தரவேண்டும்.

அரசுப் பேருந்துகளில் பெண்களுக்கான இடம்

*159 வினா—திரு. பெ. சௌந்தரபாண்டியன்: மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) அரசாங்க பஸ்களில் பெண்களுக்காக ஒதுக்கப்பட்டிருக்கும் சீட்டுகளை பஸ்சின் முன் பகுதிக்கு மாற்றவேண்டும் என்கிற ஆலோசனை ஏதேனும் உள்ளதா?

(ஆ) ஆம் எனில், அதற்கு உரிய காரணம் யாது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: (அ) இல்லை.

(ஆ) வினாவிற்கு இடமில்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பெண்களுக்கென்று தனியாக சீட் ஒதுக்கப்படுவதில் என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது? என் ஒதுக்கக் கூடாது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பெண்களுக்குத் தனியிடம் பின்னால் ஒதுக்கப்படுகிறது. அவர்கள் இப்போது முன்னுக்கு வரவேண்டும் என்கிறார்கள்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: ஆண்கள் நின்று பயணம் செய்ய வசதியுள்ளதுபோல பெண்களும் நின்று பயணம் செய்ய வசதி செய்யப்படுமா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அண்மையில் கட்டப்பட்ட பேருந்துகளில் இந்த வசதியும் ஏற்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. என். கிட்டப்பா : பெண்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கப்படுவது போல ஆண்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிக்க தனி பஸ்களைவிட அரசு ஏற்பாடு செய்யுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பாதுகாப்பு பலகீனமானவர் களுக்குத்தான் தேவை.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பாண்டியன் போக்குவரத்து பஸ்களில் பெண்களுக்கு வலது பக்க சீட்டுகள் எல்லாம் ஒதுக்கிவைக்கப்படுவதுபோல இங்கும் ஒதுக்கித்தர ஏற்பாடு செய்வார்களா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அதைத்தான் நான் குறிப் பிட்டேன். பல்லவா போக்குவரத்தில் உள்ளதுபோல ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகிறது.

திரு. எம். தேவராசன் : சென்னையில் ஆண்களுக்கும், பெண்களுக்கும் வித்தியாசம் தெரியாமல் பஸ் கண்டெக்டர்கள் திணறுவது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அது உண்மை அல்ல என்று என்னால் மறுக்க இயலாது.

கோவில் அறங்காவலர்களாக உள்ள பெண்கள்

* 160 வினா—**திரு. எஸ். கணேசன் :** மாண்புமிகு அறநிலையத் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) நமது மாநிலத்தில் கோவில்களில் பெண்கள் அறங்காவலர்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளார்களா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : (அ) ஆம்.

(இ) ஒரு விவரப் பட்டியல்@ அவைமுன் வைக்கப்பட்டுள்ளது.

திரு. என். கிட்டப்பா : 84 கோயில்களில் பெண்களுக்கு அறங்காவலர் பதவி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எப்படி சட்டத்தின் மூலம் ஒவ்வொரு ஆலயத்திற்கும் 5 பேர்கள், 3 பேர்கள் அறங்காவலர்கள் இருக்கிற இடங்களில் எல்லாம் ஒருவர் தாழ்த்தப்பட்ட சமூகத்தைச் சேர்ந்தவராக இருக்க வேண்டும் என்று செய்திருக்கிறோமோ அப்படி ஒரு பெண் அறங்காவலரும் இருக்கவேண்டும் என்று செய்ய முன்வருவார்களா ?

@ 597—604-ம் பக்கங்களில் மூன்றும் இணைப்பாக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தாழ்த்தப்பட்டவர்கள் கோயில்களுக்கே போகக்கூடாது என்கிற நிலை நம் நாட்டில் இருந்தது. அவர்களுக்கு சமுதாயத்தில் சம அந்தஸ்து அளிக்கப்படாமல் இருந்தது. ஒருகாலத்தில் தாழ்த்தப்பட்ட மக்களைக் கோவிலுக்குள் அனுமதிக்கவே போராட்டம் நடத்தியது எல்லாம் நமக்கு நினைவிருக்கும். அதன்காரணமாக நாம் அவர்களைக் கட்டாயமாக அறங்காவலராக நியமிக்க சட்டம் கொண்டுவந்தோம். பெண்களைப் பொறுத்தவரை நம் நாட்டில் அவர்கள் கோவிலுக்குள் போவதற்கு எவ்விதத் தடையும் இருந்ததில்லை.

திரு. நா. வீராசாமி : அம்மன் கோவிலுக்கு பெண்களை டிரஸ்டிகளாகவும், அப்பன் கோயில்களுக்கு ஆண்களை டிரஸ்டிகளாகவும் நியமிக்க நமது அரசு முன்வருமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : அப்படியானால் அம்மையப்பன் கோவிலுக்கு யாரை நியமிப்பது என்பது தெரியவில்லை. (சிரிப்பு)

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : தலைவர் அவர்களே, இந்த கோயில்களிலே 5 டிரஸ்டிகள் இருக்கக்கூடிய எல்லா ஆலயங்களிலும் ஒரு பெண்ணை கட்டாயமாக தர்மகர்த்தாவாக நியமிக்கவேண்டுமென்ற யோசனையை அரசாங்கம் செயலாக்குமா ? காரணம், பெண்களுக்கு இருக்கிற அக்கறை ஆண்களுக்கு இருக்காது என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே, அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் அரசுக்கு இல்லை. ஏற்கெனவே நான் குறிப்பிட்டதைப் போல, தாழ்த்தப்பட்ட மக்கள் கீழ்நிலையிலே இருக்கிற காரணத்தாலேதான் கோயில்களிலே அவர்களுக்கு முக்கியமான இடம் தரவேண்டுமென்று நியமிக்கிறோமே தவிர வேறு ஒன்றுமில்லை.

திரு. ஆ. பரந்தாமன் : தலைவர் அவர்களே, பெண்களைவிட ஆண்கள்தான் புத்திசாலிகள் என்று அவர்களே ஏற்றுக்கொள்கிற நிலைமையில் பெண்களை நியமிக்காமல் ஆண்களை நியமிக்க அரசு முன்வருமா என அறியவிரும்புகிறேன்.

(விடை இல்லை.)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : வினாக்கள்-விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு :—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் வெள்ளிக்குறி (*) இடப்பட்டிருந்தால் அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரிபார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

2. ஒற்றிவைப்புத் தீர்மானங்கள்

(அ) சென்னை, மதுரை மருத்துவக் கல்லூரிகளைச் சார்ந்த பி.பார்மஸி வகுப்பு மாணவர்கள் வகுப்புக்கு வராமை குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அடுத்து, ஒத்திவைப்புத் தீர்மானங்கள். திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் சட்டப் பேரவை 42-வது விதியின் கீழ் '' the serious situation arising out of the strike by the students of B. Pharmacy class in Madras and Madurai Medical Colleges since 5th February 1973 for alleged failure to enforce prior assurance '' என்று ஒரு தீர்மானம் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்த பி.பார்மஸி மாணவர்கள் மதுரையிலே இருக்கக்கூடிய கல்லூரியிலும், சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய கல்லூரியிலும தான் இருக்கிறார்கள். மதுரையில் 150 பேரும் சென்னையில் 150 பேரும் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய கோரிக்கைகள், இப்படி பி.பார்மசி படித்து பாஸ் செய்தபிறகு, பார்மசிஸ்ட்டுகளுக்கு முழு இடம் கொடுக்காமல் சில கெமிஸ்ட்ரி கிராஜுவேட்டுகளை வேலைக்கு எடுக்கிறார்கள். சர்க்காருடைய நிறுவனங்களிலே கூட நாங்கள் புறக்கணிக்கப்படுகிறோம். ஆகவே, குறைந்த அளவு உள்ள எங்களுக்கே அந்த உத்தரவாதம் இல்லாமலிருக்கிறது, அதை அளிக்க வேண்டுமென்று சொல்லி இருக்கிறார்கள்.

அவர்கள் ஏற்கெனவே 5—2—1973-ம் தேதியன்று முதலமைச்சருக்கு ஒரு அறிக்கை கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஏற்கெனவே ஹெல்த் மினிஸ்டர் அவர்களைச் சந்தித்ததாகவும், அப்படிச் சந்தித்தபொழுது அவர் சில வாக்குறுதிகள் கொடுத்ததாகவும் அந்த வாக்குறுதிகள் இன்றைக்கு அமுல் நடத்தப்படவில்லையென்றும் சொல்லப்படுகிறது. அவர்களோடு மட்டும் நிற்காமல், இன்றைக்குக் காலையில் வந்திருக்கிற செய்திகளைப் பார்க்கும்போது, பி.பார்மசி மாணவர்களுக்கு ஆதரவாக, சென்னையிலே இருக்கக்கூடிய மாணவர்கள் கூட வேலை நிறுத்தம் செய்யப்போகிறோம் என்று சொல்கிறார்கள் என்று தெரிகிறது. ஆகவே, குறைந்தபட்சமாக இருக்கக் கூடிய மாணவர்களாகிய அவர்களுக்கு, எந்த அளவுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறதோ அதற்குரிய முறையிலே உத்தியோகம் கொடுக்க வேண்டுமென்ற முறை இருக்கிறது என்ற காரணத்தால், அரசு கொஞ்சம் சிம்பத்தெட்டிக்காக, கொஞ்சம் அனுதாபமான முறையிலே இதைக் கவனிக்க வேண்டும். அப்படிக் கவனிக்கவில்லையென்ற குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது. ஆகவே, அந்த முறையில் ஏற்கெனவே பயிற்சி பெற்றவர்களுக்கும், இனிமேல் பயிற்சி பெறப்போகிறவர்களுக்கும் அவர்களுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுக்கிற அந்த முறையிலேதான் ஏதாவது பாத

காப்புக் கொடுக்கவேண்டும். அந்தப் பாதுகாப்பு கொடுக்கப்பட்டால் இந்தக் குறை வந்திருக்காது. ஆகவே, இந்த வேலை நிறுத்தத்தைக் கைவிடுவதற்கான நிலையிலே அரசு சரியான உதவியைக் கொடுக்காமலிருப்பதால்தான் இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தை வற்புறுத்த வேண்டி இருக்கிறது.

மெடிக்கல் காலேஜிலே இருக்கக் கூடிய பி.பார்மசி மாணவர்கள் எந்த முறையில் பயிற்சி அளிக்கப்படுகிறார்கள் என்ற விவரத்தையும் எந்த முறையிலே அவர்கள் வேலையிலே சேர்க்கப்படுகிறார்கள் என்ற விவரத்தையும் சபைக்குத் தெரியப்படுத்த உதவிகரமாக இருக்கும் என்ற முறையிலேதான் இந்த அவையை ஒத்திவைத்து இதை விவாதிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

*** மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் :** பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள், மருத்துவக் கல்லூரியிலே உள்ள மருந்து கலப்பாளர் பிரிவில் பட்டம் பெறுவதற்குப் பயிற்சி பெறுகிற மாணவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வது காரணமாக அந்தப் பிரச்சினை குறித்து விவாதிக்க இந்த அவையை ஒத்திவைக்கவேண்டுமென்று ஒரு தீர்மானத்தை முன்மொழிந்திருக்கிறார்கள்.

ஒரு உண்மையை அவர்கள் உணரவில்லையென்று நான் கருதுகிறேன். அமைச்சரே உறுதிமொழி கொடுத்தார் என்று அவர் தெரிவித்தார். இதுவரையிலே உறுதிமொழி என்று எந்த ஒரு மொழியும் நான் அவர்களுக்குச் சொன்னதில்லை. ஆனால் எந்த ஒரு பிரச்சினையை மாணவர்கள் என்னிடத்திலே கொண்டு வந்தாலும் அதுபற்றி விரிவாகப் பரிசீலிக்கப்படும், ஆராயப்படும் என்று தெரிவித்திருக்கிறேன்.

அனுதாபத்தோடு பரிசீலிக்கவேண்டுமென்று அவர் சொன்னதைப் பொறுத்தவரையில் இந்தக் கழக அரசைப் பொறுத்தவரையில், எந்த ஒரு பிரச்சினையிலும் எந்த அளவுக்கு அரசால் முடியும், அல்லது தனியார் துறையாலே முடியும் என்றாலும் அதற்கு எந்த அளவுக்கு உதவமுடியும் என்று எண்ணிப் பார்க்கிற காரணத்தால், பரிசீலிக்கப்படும் என்று தெரிவித்தேன். பரிசீலிக்கப்படும் என்று சொன்னது 'அஷ்யூரன்சாகிவிடும்' என்று சொன்னால், இனி என்ன சொன்னாலும், பரிசீலிக்க முடியாது என்று சொல்லவேண்டிய துர்ப்பாக்கியமான நிலை ஏற்படும்.

சில மாதங்களுக்கு முன்னால் இந்த மாணவர்களுக்குப் போதுமான அளவுக்கு வேலை வாய்ப்பு கிடைக்கவில்லையென்று என்னிடத்திலே தெரிவித்த பொழுது, அடுத்த ஆண்டில் அதிக மாணவர்களை சேர்க்காமலிருக்க ஒரு

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. க. அன்பழகன்]

முயற்சி இந்தத் துறையிலே நடைபெற்றது. அந்த முறையிலே சென்னையிலே இருக்கிற தலைமை பொது மருத்துவ மனையை ஒட்டிய கல்லூரியில் பார்மசி வகுப்பு நடத்தப்படுவது, அந்தக் கல்லூரியினுடைய வளர்ச்சிக்கு அதை பி.ஜி. இன்ஸ்ட்டியூட்டாக உயர்த்துவதற்கு ஏற்றதாக இல்லையென்ற காரணத்தால் அந்த வகுப்பை வருகிற ஆண்டிலிருந்து நிறுத்தலாம் என்று ஆலோசித்த பொழுது, அதே மாணவர்கள்—டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுக்குத் தெரியும் —அந்த வகுப்பை நீங்கள் நிறுத்தக் கூடாது, நிறுத்தினால் நாங்கள் ஸ்டிரைக் செய்யவேண்டி இருக்கும், அடுத்த ஆண்டும் மாணவர்களைச் சேர்க்கவேண்டும். இட வசதி இல்லையென்று சொன்னால், கீழ்ப்பாக்கத்திலே உள்ள மருத்துவக் கல்லூரியில் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று மாணவர்கள் கேட்டதன் காரணமாக அதற்கு இசைந்தோம். ஒரு பக்கம் மாணவர்கள் வகுப்பை நடத்த வேண்டும் என்கிறார்கள். இன்னொரு பக்கம் அங்கு படித்து வருகிற அனைவருக்கும் வேலை தரவேண்டும் என்கிறார்கள். இல்லையானால் படிப்பதை நாங்கள் நிறுத்துவோம் என்கிறார்கள். அரசாங்கம் படிப்பை நிறுத்தக் கூடாது. படிக்கிற அனைவருக்கும் கட்டாயம் வேலை கொடுக்கவேண்டுமென்று கோரு கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட முரண்பட்ட வேண்டுகோளினை ஒட்டி டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களும் தங்கமணி அவர்களும் அதிக அக்கறையோடு விஷயங் களைத் தெரிவித்தார்கள். மேலும் சில பாடத்துறைகளில் Non-medical post-graduate course படித்தவர்களுக்குப் போதுமான வேலைவாய்ப்பு இல்லையென்றநிலையினால் சிலகாலத்திற்கு அந்தப் படிப்பு நிறுத்திவைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதேபோல்தான் இங்கேயும் இதைப் படிக்கிற வர்களுக்குப் போதுமான வேலைவாய்ப்பு இல்லையென்று வருமோ என்று எண்ணிக்கை குறைக்கப்படுகிறது. ஆகவே அதே முறையிலேதான் இதையும் குறைக்கலாம் என்ற ஆலோசனை நடத்தினோம்.

அடுத்து, ஏற்கனவே இந்த மாணவர்கள் தங்களுடைய வேண்டுகோளைத் தெரிவித்தபொழுது அரசாங்கம் விரிவாகப் பரிசிலனை செய்திருக்கிறது. அப்படி நடவடிக்கை எடுக்கிற நேரத்தில் குறைக்கிற ஆலோசனையையும் எதிர்ப்பது எப்படி நியாயமாகும்?

Pharmacy graduates alone to be appointed in Pharmacy departments of Government. என்ற முறையிலே ஒரு வேண்டுகோளைத் தெரிவித்து இருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் விளக்கம் சொல்ல விரும்பு கிறேன்.

"The absorption of Pharmacy graduates alone in pharmaceutical industries in public sector like B.C.G. Laboartory, Guindy, Cinchona Department, Naduvattam, and Pasteur Institute, Coonoor

featured in the representation made by B. Pharmacy students in 1969 also and it continues. It was pointed out that graduates in science with chemistry as main, chemical engineering or chemical technology with practical experience in manufacture of drugs and also recognised post-graduates in pharmacy and pharmaceutical chemistry as competent technical staff for manufacture of drugs under Rules 71 and 76 of the Drug and Cosmetic Rules 1945 and that it will not therefore be possible to appoint pharmacy graduates alone and exclude all others mentioned above. It was suggested that pharmacy graduates may be given preference, if necessary, after amending the service rules.

மேற் கூறியவாறு சில நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கிண்டி இன்ஸ்டியூட் ஆப் வாட்டர் அனலிசிஸ் பகுதியில் இதுவரையிலே பி.எஸ்ஸி. கெமிஸ்ட்ரி தகுதி உடையவர்கள் எடுக்கப்பட்ட இடத்திலேகூட புதிய ஆலோசனை வழங்கப்பட்டுள்ளது.

'proposals for amending the Rules to provide for the appoinment of Pharmacy Graduates as Laboratory Assistants in the King Institute are received and they will be processed for issue of orders in consultation with the Public Department and Tamil Nadu Public Service Commission'.

என்ற முறையிலே ஒவ்வொரு அலுவலகத்திலும் ஒரு பணியிலே ஏற்கனவே சொல்லப்பட்ட தகுதியையுடையவர்களுக்குப் பதில் வேறு தகுதியுடையவர்கள் நியமிக்கப்பட வேண்டுமானால் அதை பப்ளிக் இலாகா ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும், பப்ளிக் சர்வீஸ் கமிஷன் அதை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும் என்ற நிலைமை இருக்கிறது. அமண்டிங் தி ரூல்ஸ் என்பது போன்ற காரியங்களை அரசு கவனித்தாக வேண்டும். அவர்களுடைய வேண்டுகோள் ஒவ்வொன்றும் பரிசீலிக்கப்படுகிறது. அரசாங்கம் அவற்றைப் பரிசீலிக்கத் தவறவில்லை.

பார்மசி கிராஜுவேட் பயிற்சி எதற்காகப் பெற்றார்கள் என்பதை நாம் சிந்திக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். மருந்து நிறுவனங்களிலே அவர்களை நியமிக்கவேண்டுமென்ற கருத்தும் சொல்லப்பட்டது. நாட்டில் மருந்துகளைத் தரமுள்ளவையாக உற்பத்தி செய்வதற்காகவும், மேலும் அந்தத் துறையில் பல வளர்ச்சிகளைக் காணுவதற்காகவும், பல ஆராய்ச்சிகளை நிகழ்த்துவதற்காகவும் அவர்கள் இடம் பெறுகவேண்டும் என்ற கருத்து பரிசீலிக்கப்பட்டு வருகிறது.

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. க. அன்பழகன்]

பி.பார்மசி படித்தவர்கள், எம்.பார்மசி தகுதிபெறக்கூடிய அளவுக்குப் பட்ட மேல் துறை பயிற்சி பெறவேண்டுமென்ற கருத்து எடுத்துச் சொல்லப் பட்டு, அந்தப் படிப்பை ஏற்படுத்துவதற்கு சென்னைப் பல்கலைக்கழக சிண்டி கேட் அதைப்பற்றி பரிசீலித்து வருகிறது.

ஆல் இந்தியா மெடிக்கல் கவுன்சில் என்ற கவுன்சில் இருக்கிறது. அதைப் போன்றே சென்னையிலே மெட்ரூஸ் பார்மசி கவுன்சில் என்ற கவுன்சில் இருக் கிறது. இந்தப் படிப்பை ஏற்கச் செய்யவேண்டுமென்ற முறையிலே கருத்தைத் தெரிவிக்கப்பட்டு, அந்த வகையிலே அதைச் சேர்ந்த இன்ஸ்பெக்டர்கள் வந்து பார்த்துவிட்டுச் சென்றிருக்கிறார்கள். அதைப்பற்றி அரசாங்கம் வலியுறுத்திக்கொண்டிருக்கிறது.

ஆனால் மாணவர்களுக்கு இவற்றையெல்லாம் புரிந்துகொள்வதற்கு மனம் இல்லை. அரசியல்வாதிகளுக்குப் புரிந்துகொள்கிற சக்தியுண்டு. ஆனால் அதை அவர்கள் பயன்படுத்தவேண்டும். மாணவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்வ தால் மேலும் பிரச்னை அதிகமாகுமே தவிர எளிதாகப் பரிகாரம் காண முடியாது. தொழிலாளர்கள், தொழிற் சங்கங்களில் தங்களுடைய நியாயமான வலிவைக் காட்டுவதற்காக, ஒருமித்த உணர்வோடு பேரம் செய்து தங்களுக்கு வேண்டிய நன்மைகளைப் பெறுவதற்கு வேலைநிறுத்தம் பயன்படலாமே தவிர மாணவர்கள் பேரம் பேசுகின்ற முறையும், அரசாங்கத்தைத் தங்களுக்கு எதிர்க் கட்சியாக அவர்கள் பாவிக்கின்ற தன்மையும், எடுத்தவுடனே வேலை நிறுத்தம் செய்தால்தான் அரசாங்கம் கவனிக்கும் என்ற தவறான கருத்தும் கொண்டிருப்பார்களானால் அது நிச்சயம் அரசியல்வாதிகளுக்கு வேண்டு மானால் இலாபமாக இருக்கலாமே தவிர மாணவர்களுக்கு அதனால் நன்மை ஏற்படாது.

பல் மருத்துவப் படிப்பு படிக்கும் மாணவர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்யப் போகிறார்கள் என்பதை நேற்றைய தினம் நான் பார்த்தேன். படித்தவர் களுக்கு எல்லோருக்கும் வேலை கொடுக்க வேண்டும், படித்தவர்களுக்கு வேலை தேடித் தரவேண்டும் அரசாங்கம் என்றால் படிக்காதவர்களுக்கு யார் வேலை தேடிக் கொடுப்பது? படித்தவர்களுக்குத்தான் வேலை தேடிக்கொடுக்க வேண்டும் அதுதான் ஒரு முற்போக்கு அரசாங்கத்தின் கொள்கை என்று யாரும் கருதிவிட முடியாது. படிக்காதவர்களையும் அரசாங்கம் கவனிக்க வேண்டியிருக்கிறது.

தொழிற் பயிற்சி, மருத்துவப் பயிற்சி, இன்னும் பல பயிற்சிகளைப் பெறு வதற்கு அரசாங்கம் மாணவர்களுக்குப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தருகிறது அதுமட்டுமல்ல, கடன் திட்டத்தின் மூலமாக உதவிகளையும் செய்து

தருகிறது என்பதை மறந்துவிடுதல் கூடாது. இந்த நிலையில் மாணவர்களுக்கு உதவி செய்வதில் அரசாங்கம் போதுமான அளவில் ஒத்துழைக்கும்போது மாணவர்கள் தங்கள் கடமைகளைச் செய்யவேண்டும். இந்த ஆண்டுகூட எட்டு இடங்களிலோ அல்லது 10 இடங்களிலோ பல் மருத்துவ மனைகள் ஏற்படுத்தி வேலைவாய்ப்பை அதிகரிக்க அரசு பரிசிலனைசெய்து வருகிறது. பார்மசிஸ்டு கட்கு போஸ்ட் கிராஜுவேட், பட்டப் படிப்புத் துறையை ஏற்படுத்துவதற்கு மதுரைப் பல்கலைக் கழகம் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது. அதனுடைய டீன் அவர்கள் அதற்கான முயற்சிகளில் ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள் இதைத் தவிர மருந்து உற்பத்தி நிலையங்களை ஏற்படுத்துவதற்கும் அரசாங்கம் முயற்சி செய்து வருகிறது. இவற்றிற்கெல்லாம் அரசாங்கத்தின் நிதி நிலைமை இடம் கொடுக்க வேண்டும்.

அரசாங்கத்தினுடைய அனுதாப உணர்ச்சி மாணவர்கள்பால் உண்டு. இந்த நிலையில் மாணவர்கள் வேலைநிறுத்தத்தை வலியுறுத்துகின்ற மனப் போக்கு நல்லதல்ல. அப்படிப்பட்ட மனப் போக்குக்கு வலிவூட்டக் கூடிய வகையில் திரு. தங்கமணி அவர்கள் தங்களுடைய தீர்மானத்தை வற்புறுத்த வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் சுருக்கமாகத்தான் விளக்கங்களைத் தந்திருக்கிறேன். இதிலே உள்ள விவரங்கள் முழுவதையும் தரவேண்டுமென்றால் ஒரு மணி நேரமாவது ஆகும். வேண்டுமானால், இதனுடைய ஒரு பிரதியை நான் அவர்களுக்கு வழங்கத் தயாராக இருக்கிறேன். அவர்கள் ஆலோசனை சொல்வார்களானால் அரசாங்கம் அதைப்பற்றிப் பரிசிலிக்கும் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சார், இந்த எம் பார்மசி 1973-லே ஆரம்பிக் கப்படும் என்று சொன்னர்களே, அது ஆரம்பிக்கப்படுமா? ஜாப் ஆப்பர் சூனிடிஸ் ஏற்படுத்துவதற்காக ஆஸ்பத்திரிகளில் மேனுபேக்சரிங் யூனிட்ஸ் ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொன்னர்களே, அதைப்பற்றி என்ன நடவடிக்கை கள் எடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன? அவர்களை புட் அனலிஸ்டு ஆக எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று ஆலோசனை கொடுத்திருக்கிறர்களே, அதைப்பற்றி தெரிவிக்கவில்லை, அதையும் தெரிவிக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, நான் சுருக்கமாகத் தான் சொன்னேன். விளக்கமாகச் சொல்வதாக இருந்தால் அதிகமான நேரம் ஆகும்.

சென்னைப் பல்கலைக் கழக இசைவுபெற்று பி.ஜி. கோர்ஸ் ஆரம்பிப்பதற்கு அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. ஆஸ்பத்திரிகளில் டிரக்ஸ் உற்பத்தி செய்வதற்கு 200 படுக்கையுள்ள மருத்துவ மனைகளிலே ஏற்பாடுகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அப்படிச் செய்தால் டிரக் கன்ட்ரோல் சரியாக இருக்காது, இரண்டு பெரிய இடங்களிலே ஏற்பாடுத்தினால்தான் நல்லது. பத்து இடங்களில் ஏற்படுத்தினால் மருந்து தயாரிப்பிலே விளைவு விபரீதமாக ஆகும் என்ற கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. ஆகவே, இரண்டு இடங்களிலே "கம்ப்ளீட்லி கன்ட்ரோல்டு" என்ற முறையிலே அவற்றை ஏற்படுத்தினால் நல்லது என்ற முறையிலேதான் அது ஆலோசனையிலே இருந்துகொண்டிருக்கிறது.

லிக்கர் இன்ஸ்பெக்டர்கள் நியமிப்பதுபற்றிச் சொன்னார்கள். அப்படி அவர்களை நியமிக்கவேண்டுமானால் குறைந்தது எட்டு ஆண்டுக்காலம் பயிற்சி பெற்றவர்களாக இருக்கவேண்டுமென்று தெரிவிக்கப்படுகிறது. அந்த அளவுக்குப் பயிற்சி இல்லாதவர்களை எப்படி அந்தத் துறையிலே இடம்பெறச் செய்வது? அதுவும் பரிசீலிக்கப்பட வேண்டுமானால் காலம் தேவைப்படுகிறது.

சில பிரச்னைகளைத் தீர்ப்பதற்கு காலமும், பொருளும் தேவையும் இருக்கிறது. மருந்து நிறுவனங்களை ஏற்படுத்த பொருள் தேவைப்படுகிறது. இவையெல்லாம் கவனிக்கப்படும். ஆகவே வேலைநிறுத்தம் நல்லதல்ல என்ற கருத்தை—திரு. தங்கமணி அவர்களே சொன்னால் நான் நன்றி தெரிவித்திருப்பேன், ஆனால் அவர்களுக்கு அப்படிப் பேசிப்பழக்கமில்லை—அவர்கள் சார்பாக நான் கேட்டுக்கொள்வது மாணவர்கள் வேலைநிறுத்த நோக்கத்தைக் கைவிட வேண்டும் என்பதுதான். இந்த நிலையில் திரு. தங்கமணி அவர்கள் தங்களுடைய ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தை வலியுறுத்தவேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு அவசியம் இல்லை என்று கருதி இதற்கு நான் அனுமதி மறுக்கிறேன்.

(ஆ) இராயபுரம் கடற்கரைப் பகுதியில் மீனவர்கள் தாக்கப்பட்டது குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: அடுத்து, திரு. என். மருதாசலம் அவர்கள் சட்டப் பேரவை விதி 42-ன்கீழ், 7—2—1973 அன்று இராயபுரம் கடற்கரைப் பகுதியிலே மீன் பிடித்துவந்த மீனவர்களை ஒரு கூட்டம் தாக்கியிருக்கிறது. மீனவர்களுக்கு உதவியாக வந்த அரிசன மக்களை அடித்து

இருக்கிறார்கள். இதனால் மீனவர்கள், பொதுமக்கள் மத்தியில் கொந்தளிப்பான நிலைமை ஏற்பட்டு இருக்கின்ற அவசரப் பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த விஷயத்தைப்பற்றி ஓர் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள்.

திரு. என். மருதாசலம்: தலைவரவர்களே, இராயபுரம் கடற்கரையிலே மீனவர்கள் கூட்டுறவு முறையிலேயும், தனியார் துறையிலேயும், சர்க்கார் துறையிலேயும் மீன் பிடிக்கிறார்கள். அப்படி தனியார் துறையிலே மீன் பிடிக்கும் மீனவர்களை நீங்கள் மீன்களை கொண்டுவந்து வெளியே விற்கக் கூடாது என்று சொல்லி, சில மீனவ முதலாளிகள் தங்களுடைய சொந்த இலாபத்திற்காகக் காரியங்களை ச்செய்கிறார்கள். அந்தத் தனியாரிடத்திலே இருந்து மீன்களை யாரும் வாங்கக் கூடாது என்று அவர்களைத் தடுத்து நிறுத்தி, தகராறு செய்கிறார்கள். அதன் பிறகு மீனவர்கள் ஊர்வலமாகச் சென்று அமைச்சர் அவர்களுக்கும், போலீஸ் அதிகாரிகளுக்கும் விண்ணப்பித்துள்ளார்கள். அதன் பிறகும் அந்த மீனவர்கள் மீன்களை கொண்டுவந்து வெளியே விற்கக் கூடாது என்று தகராறு செய்து, சாதாரண ஹரிஜனப் பெண்களை அடித்துத் துன்புறுத்தி பாதரட்சையால் அடித்து, சேலைகளை எல்லாம் உரிந்திருக்கிறார்கள் என்று அவர்கள் தங்களுடைய ரிப்போர்ட்டிலே கூறியிருக்கிறார்கள். ஆகையாலே இந்த மீனவர்களுக்குள்ளே ஒரு பெரிய தகராறு செய்து கொள்வதற்கு இந்த மீனவ முதலாளிகள் முனைந்திருக்கிறார்கள்.

இப்படித் தகராறு செய்வதை நான் விரும்பவில்லை. அந்த முறையிலே அரசாங்கம் இதுவரை அந்த மனிதர்களின் பேரில் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுக்காததுகுறித்து விவதிக்க, இந்தச் சபையின் நடவடிக்கைகளை ஒத்திவைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு திருமதி சத்தியவாணிமுத்து: மாண்புமிகு துணைத் தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் மருதாசலம் அவர்கள் 7—2—1973 ஆம் தேதியன்று இராயபுரம் கடற்கரையிலே மீனவ மக்களிடையே கலவரங்கள் ஏற்பட்டது என்றும், அந்த நேரத்தில் ஹரிஜன சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த பெண் செருப்பால் அடிக்கப்பட்டு மான பங்கம் செய்யப்பட்டதாக இங்கே கூறினார்கள். நான் முதலிலேயே, அதை உண்மைக்குப் புறம்பான செய்தி என்று கூறிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அங்கே கலவரம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் கடந்த மாதம் 28 ஆம் தேதிக்கு முன்னால் இருந்தே சிறு படகுகளை வைத்திருப்பவர்களுக்கும், அதாவது 30 அடி, 32 அடி படகுகளை வைத்திருப்பவர்களுக்கும், அரசாங்கக் கடன் பெற்று

1973 பிப்ரவரி 13] [திருமதி சத்தியவாணிமுத்து]

பெரிய படகுகளை வைத்திருப்பவர்களுக்கும்—அதாவது 36 அடி, 38 அடி, 40 அடி என்ற படகுகளை வைத்திருப்பவர்களுக்கும் சச்சரவு ஏற்பட்டு வந்திருக்கிறது. மீனவர்கள் இல்லாத இந்த இரண்டு சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த சமூகத்தினரிடையே சச்சரவு ஏற்பட்டு வந்திருக்கிறது. இந்தப் பெரிய படகுகளில் நீண்ட தூரம் சென்று மீன்பிடிக்கிறார்கள். அதிகமாகப் பிடித்து வந்து விரைவிலேயே கடற்கரையிலே கொண்டுவந்து அதிக விலைக்கு விற்றுவிடுகிறார்கள். சிறு படகுகளிலே இருப்பவர்கள் வீசும் வலைகளை அறுத்துவிடுகிறார்கள், அவர்கள் படகுகளிலே வேலை செய்பவர்களுக்கு அதிகப்படியான ஊதியம் தருகிறார்கள், வசதிகளையும் செய்து கொடுக்கிறார்கள் என்பதே சிறு படகுகளை வைத்திருப்பவர்கள் கொடுத்திருக்கும் புகார். இதனாலே சிறிய படகுகளை வைத்திருப்பவர்கள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அதை வைத்துத்தான் பெரிய படகுக்காரர்கள் கொண்டுவரும் மீனைக் கடற்கரையிலே யாரும் வாங்கக் கூடாது, அவர்களும் விற்கக் கூடாது என்ற ஒரு சமூகக் கட்டுப்பாட்டை வைத்திருக்கிறார்கள். இதனாலேதான் அங்கே சில சச்சரவுகள் அவ்வப்பொழுது எழுந்து வருகின்றன.

அவர்களை எல்லாம் மீனளத் துறையின் இயக்குநர் அவர்கள் இரு தரப்பினரையும் கூப்பிட்டுப் பேசி ஒரு சுமுகமான முடிவு காண்பதற்கு முயற்சி செய்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட தகராறுகள் எத்தனையோ முறை அவர்களுக்குள்ளே எழுந்திருக்கிறது. அப்பொழுது அவர்களுக்குள்ளே எழும் பூசல்களைத் தவிர்க்க ஒரு குழு அமைந்திருக்கிறோம். அந்தக் குழுவிலே அந்த வட்டார சட்ட மன்ற உறுப்பினரும், மீனளத் துறையின் அதிகாரிகளும், மீனவத் தலைவர்களும் சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட குழுக்கள் ஆங்காங்கே இருக்கின்றன. அந்தக் குழுக்கள்தான் கட்டு மரம் என்றால் 3 மைலுக்கு அப்பால் சென்று மீன்பிடிக்க வேண்டும், சிறிய படகு என்றால் 6 மைலுக்கு அப்பால் சென்று மீன் பிடிக்கலாம், பெரிய படகுகள் என்றால் 12 மைலுக்கு அப்பால் சென்று பிடிக்கலாம் என்று வரையறுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். இந்த எல்லையை மீறுகிறவர்களைக் கண்டிக்கவோ, தண்டிக்கவோ அவ்வப்பொழுது ஏற்படும் பூசல்களைத் தீர்த்து சமாதனத்தை ஏற்படுத்தவோ இந்தக் குழுக்கள் இருக்கின்றன.

இத்தனையையும் மீறித்தான் இன்கைக்கு இந்தச் சச்சரவுகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. 7—2—1973 ஆம் தேதி நடைபெற்ற சிறு பூசலிலே ஹரிஜன சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் யாரும் தாக்கப்படவில்லை. இது போலீஸ் இலாக்காமூலம் வந்திருக்கிற செய்தியாகும். அதுவேதான் மீனளத் துறையிடமிருந்து வந்திருக்கிற செய்தியுமாகும். நான்கூட அங்கே இருக்கின்ற

மீனவத் தலைவர்களையும் இதுபற்றிக் கேட்டேன். தாழ்த்தப்பட்ட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்களை இந்தப் பூசலில் சேர்த்து விடுவது சரியானதில்லை என்று மாண்புமிகு உறுப்பினருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுதும் அப்படிப்பட்ட இரு குழுக்கள் பேசிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் பெரிய படகுகளை வைத்திருப்பவர்கள் மகாபலிபுரத்திற்கு அப்பாலே சென்று மீன்களைப் பிடித்துவந்து விற்கட்டும் என்கிறார்கள். அதற்குப் பெரிய படகுகளை வைத்திருப்பவர்கள் ஒத்துக்கொள்ளவில்லை. எனவே, அவர்களை எல்லாம் மீண்டும் கூப்பிட்டுப் பேசுகிறோம். நாளைக்குக்கூட அவர்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லவிருக்கிறார்கள். சுமுகமான முறையிலேதான் இதற்கு ஒரு தீர்வு காண முடியும். சட்டப்படி இதிலே வேறு எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுப்பதற்கில்லை.

7—2—1973 அன்று எந்தவித ஒரு கலவரமும் நடைபெற்றுவிடவில்லை; ஏதோ ஒருவரை மற்றொருவர் அடித்திருக்கிறார்கள். அவ்வளவுதான். அதிலே போலீஸ் நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கூறுவதைப்போல், பெண் மக்களின் சேலையை உரிந்து அவமானப்படுத்தப்படும் நிலைமை இந்த அரசாங்கத்திலே ஏற்படாது என்று சொல்லி, இந்த அவசரத் தீர்மானம் அவசியமற்றது என்பதைத் துணைத் தலைவருக்குக் கூறி அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு அவசியமில்லை என்று கருதி, இதற்கான அனுமதியை மறுக்கிறேன்.

(இ) தமிழ் நாட்டிலிருந்து தோல் ஏற்றுமதி செய்வதை ஒருமுகப்படுத்த இந்திய அரசு செய்த முடிவும் அதனால் ஏற்பட்டுள்ள விளைவும்குறித்து.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : அடுத்து, உறுப்பினர் லத்தீப் அவர்கள் 42-ஆவது விதியின்படி ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். அதாவது—

'I hereby move that the business of the House do stand adjourned to discuss a matter of urgent public importance, viz., the adverse economic effects arising out of the decision of the Government of India to canalise the Leather Exports from the State of Tamil Nadu and the consequential effects of the said canalisation upon the economy of Tamil Nadu.'

1973 பிப்ரவரி 13]

THIRU M. A. LATHEEF: MR. Deputy Speaker, Sir, the tanning industry is one of the premier industries of our State. There are about 400 units of tanning industries in our State but mostly they are run only as cottage and small-scale industries. Only six out of 400 units of tanning industries are modernised and fully mechanised. Therefore, still the tanning industry even though it is a premier industry of Tamil Nadu, is in the nascent stage of modernisation and mechanisation. Under such circumstances, the recent decision of the Government of India to canalise the export of leather goods from Tamil Nadu has basically affected the industry and as a consequence of this canalisation, the industry has been disturbed very much. How it attracts the attention of the Government of Tamil Nadu is to be viewed from a proper perspective and it is only from that point of view, I move that the business of the House should be adjourned to discuss this very important matter of public importance. It has posed a great problem to the economy of Tamil Nadu.

Now, the tanning industry in the year 1971–72 has earned foreign exchange to the extent of Rs. 60 crores and in the year 1972–73 it has bone up to a sum of about Rs. 100 corres. Therefore, because of the efforts of the small tanners, the foreign exchange capacity is gradually increasing. When there has been a proper initiative and proper resourcefulness on the part of the tanners to produce more and to export more, the decision of the Government of India on the 15th December 1972 has shocked them very much and most of the small tanners have stopped their tanning activities, thereby rendering the people in the industry unemployed......

MR. DEPUTY SPEAKER: Be brief and quick. . . .

THIRU M. A. LATHEEF: Sir, I must say what is the economic implication. In so far as it affects the economy of the State, I would like to draw the attention of this House and also the Government of Tamil Nadu to this matter so that this problem is properly dealt with and relief given to the tanners in time. Otherwise the tanning industry will come to its natural death.

I submit that 80 per cent of the exports are made from Tamil Nadu. In this industry there are about 1 lakh of people employed directly and about 5 lakhs of people are incidentally employed spread over, throughout the country in the matter of buying raw hides. Most of the raw hides are to be purchased not only in Tamil Nadu but throughout India. Now the tanning industry has drawn the attention of many people in other States and the idea of tanning and setting up tanning industry has gone into the minds of several people in other States. There are potential competitors in buying raw hides. Unless and until we give a fair price for raw hides, we will not be able to get sufficient stock from other States. This interference by Government of India has produced a meloncholic effect and sad attitude on the tanners and that is why they have stopped tanning here.

MR. DEPUTY SPEAKER : You need not go into details. It is enough if you give some outlines.

THIRU M. A. LATHEEF : My idea is to bring to the attention of the House......

.ப. MR. DEPUTY SPEAKER : You forget one thing. You are
-30 creating a new precedent. Tomorrow some other hon. Member will claim the same privilege.

THIRU M. A. LATHEEF : This has resulted in closure of many tanning industries. It has affected the foreign exchange capacity and led to potential unemployment and also the taxes to our Government by way of sales tax. That is why it has posed a problem to tanners in Tamil Nadu.

This industry is not fully mechanised, modernised and it is still run as small-scale industry. So, it is not proper on the part of the Government of India to ask these tanners to export through the State Trading Corporation or some other agency to be appointed by Government and ask them to pay certain commission. Thereby a burden is cast on these tanners and such a thing will retard the progress and spontaneous development of this industry. It has affected the tanners here and had given a vital blow to the economy of Tamil Nadu. I would like that this matter is properly represented to the Government of India.

In this connection I want to thank the Hon. Chief Minister and Minister for Industries for representing this to the Hon. Prime Minister of India. I express my heart-felt thanks to them......

MR. DEPUTY SPEAKER : Mr. Latheef. I find there is no necessity to bring in the adjournment motion. You are thanking the Ministers. Why should you bring in an adjournment motion then? You have already taken 15 minutes.

THIRU. M. A. LATHEEF : So far as representation is concerned, I thank them. Regarding the second part, i.e. that the Government of India had not yet to conceded to our representation that this Government should impress them on the necessity to desits from this act......

MR. DEPUTY SPEAKER : While bringing an adjournment motion, you must impress upon the House and the Speaker how this matter is very important and how the Government has failed in its duty.

THIRU M. A. LATHEEF : If I were to put it categorically I have to say that the Tamil Nadu Government has failed to take effective steps in preventing the Government of India from this sort of interfering with the tanning industry here, thereby creating adverse effets on our economy, retarding its progress and blocking the resources of the State, I want to impress the urgency of the problem on Government, I want the business of the House should be adjourned so that it could be taken for discussion by the House.

மாண்புமிகு திரு .செ. மாதவன் : *தலைவரவர்களே, தமிழ் நாட்டிலே தோல் பதனிடும் தொழிலும், தோல் ஏற்றுமதி வணிகமும் பண்டைநாள் தொட்டு மிகவும் நல்லமுறையிலே நடைபெறுவதையும், லட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் அதிலே சம்பந்தப்பட்டிருப்பதையும் நாடு அறியும். இந்தப் பிரச்னையைப் பற்றி ஒற்றி வைப்புத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்த மாண்புமிகு அங்கத்தினர் அவர்கள் என்னென்ன விவரங்கள் சொல்லப்பட வேண்டுமோ அத்தனை விவரங்களையும் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் அரசின் தரப்பிலே என்ன பதில் சொல்ல வேண்டுமோ அதையும் சேர்த்துத் தான் அவர்கள் சொல்லியிருக்கிறார்கள், நன்றியும் கூறிவிட்டார்கள். அரசாங்*

கத்திற்கு நன்றி கூறியதற்குப்பிறகு, அரசு தவறு செய்திருக்கிறது அல்லது பொறுப்பைத் தட்டிக் கழித்திருக்கிறது என்று கடைசியாக, தலைவரவர்கள் சுட்டிக்காட்டிய காரணத்தால், சேர்த்துச் சொன்னார்கள்.

ஆனால் அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் தமிழகத்தின் முக்கியத் தொழிலைப்பற்றி, கோடிக்கணக்கான ரூபாயை வெளிநாட்டுச் செலாவணியாகப் பெற்றுத்தருகின்ற ஏற்றுமதி வணிகத்தைக் கொண்டிருக்கும் இந்தப் பிரச்சினையைப் பற்றி மத்திய அரசு அவசரமாக எடுத்த முடிவைத் தமிழக அரசைக் கலந்துகொண்டு எடுத்திருந்தால் பொருத்தமாக இருக்கும் என்பது தான் இந்த அரசின் கருத்தாகும். இதை பிரதம மந்திரியவர்களிடத்தில் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் எடுத்துக் கூறினார்கள். திடீரென்று இந்த முடிவை எடுப்பதைவிட இந்தத் தொழிலைப்பற்றி ஆராய், ஏற்றுமதி, இங்கேயுள்ள உள்நாட்டுத் தொழிலுக்கு மூலப்பொருள் தேவை பற்றி, இரண்டு பிரச்னைகளைப்பற்றி ஆராய டாக்டர் சீதாராமய்யா தலைமையில் குழு அமைக்கப்பட்டு சில சிபார்சுகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். அதையொட்டி மறுபரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று தமிழக அரசின் சார்பாக மத்திய அரசிடம் சொல்லியிருக்கிறோம். இதையொட்டிச் சில சமாதான நடவடிக்கைகளை மத்திய அரசு எடுத்து இந்தப் பிரச்னை இப்பொழுது ஓரளவிற்குத் தணிக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லி, இதற்குமேல் இதை விவாதிக்கத் தேவையில்லை என்ற என்னுடைய கருத்தைச் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: பாயிண்ட் ஆஃப் இன்பர்மேஷன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: வேண்டாம்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: குறிப்பிட்ட அளவிற்கு வெளிநாடுகளுக்கு தோல் ஏற்றுமதி செய்ய அதிகாரம் வேண்டுமென்று மத்திய அரசை மாநில அரசாங்கம் கேட்டுக்கொள்ளுமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இதையே அந்த உறுப்பினரவர்களிடம் சொல்லிக் கேட்டிருக்கலாம். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொடுத்த விளக்கத்திற்குப் பிறகு இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு அவசியமில்லை என்று கருதி இதற்கான அனுமதியை மறுக்கிறேன்.

3. அறிவிப்புகள்.

(அ) பேரவை நடவடிக்கை குறித்து வானொலி தவறாகச் செய்தி ஒலி பரப்பியதாகக் கூறப்பட்டது குறித்து வானொலி நிலையத்தினர் அனுப்பிய விளக்கம் குறித்து

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இந்தப் பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. இந்தப் பேரவையில் டிசம்பர் மாதம் 11-ஆம் தேதி மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் இந்த மந்திரிசபையின்மேல் கொண்டுவரப்பட்ட நம்பிக்கைத் தீர்மானத்திற்குப் பதில் அளித்துக் கொண்டிருந்த பொழுது, அகில இந்திய வானொலியில்,—சென்னை நிலையத்தின் மாநிலச் செய்திகளில் பேரவையின் நடவடிக்கைகள்—அவர்கள் பதில் அளித்துக்கொண்டிருக்கும் பொழுது, முடிந்து விட்டதாகத் தவறாக அறிவித்து விட்டார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் இங்கே ஒரு குற்றச்சாட்டைக் கிளப்பினார்கள். அது குறித்து அகில இந்திய வானொலி நிலையத்திற்கு நம்முடைய சட்டமன்றத் துறையிலிருந்து எழுதப்பட்டது. அவர்கள் அதற்கு விளக்கம், பதில் தந்திருக்கிறார்கள். "இந்த விவாதம் முடிந்துவிட்டதாக நாங்கள் அறிவிக்கவில்லை" என்றும், "முதலமைச்சர் பதில் அளித்துக் கொண்டிருக்கிறார் என்று மட்டும்தான் சொன்னோம்" என்ற விளக்கத்தைத் தந்திருக்கிறார்கள். இந்த விளக்கத்தை இந்தப் பேரவையின் சார்பில் ஏற்றுக் கொண்டு, அதற்காக வானொலி நிலையத்தாருக்கு நான் நன்றி தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

4. கவன ஈர்ப்பு.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் பயிற்சிபெற்ற ஆசிரியர்களின் உண்ணா நோன்பு கிளர்ச்சிகுறித்து

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, I wish to call the attention of the Hon. Minister for Education and Local Administration to a matter of urgent public importance, namely, 'the continued hunger strike from the middle of January 1973 by the trained teachers of Kanyakumari District who were overaged before the Collectorate resulting in the arrest of the persons concerned and that the condition of some of them were reported to be very serious and that it is a matter of grave concern.' Sir, the Hon. Minister may kindly make a statement.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவர் அவர்களே, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் வேலை வாய்ப்பில்லாத ஆசிரியர்கள் நாகர்கோயிலில் மாவட்ட ஆட்சியாளர் அலுவலகத்துக்கு முன்பு சில நாட்களாக உண்ணு நோன்பு கிளர்ச்சி நடத்தி வருகின்றனர். ஒவ்வோர் ஆண்டிலும் பள்ளிகளில் அதிகப்படியாகச் சேரும் மாணவர்களின் எண்ணிக்கையைக் கருத்தில் கொண்டு கூடுதலான ஆசிரியர் பதவிகளுக்கு ஒப்பு அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. இவ்வாறு சென்ற ஆறு ஆண்டுகளில் மட்டும் ஏறக்குறைய 33 ஆயிரம் ஆசிரியர் பதவிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. 1972-73-ஆம் ஆண்டிலும் ஏறக்குறைய 3,600 புதிய பதவிகளுக்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்டுள்ளது. மாநிலம் முழுவதற்கும் வழங்கப்பட்டுள்ள இப்பதவிகள் உரிய அளவில் கன்னியாகுமரிக்கும் பகிர்ந்து அளிக்கப்பட்டுள்ளன.

இந்நிலைமைகளை விளக்கி, கல்வித் துறை அதிகாரிகளும் மாவட்ட ஆட்சியாளரும், கிளர்ச்சி செய்து வரும் ஆசிரியர்களிடம் எடுத்துக் கூறிய பின்பும் இக்கிளர்ச்சி தொடர்ந்து நடந்து வருவது வருந்தத்தக்கது. கன்னியாகுமரியை பொறுத்தவரையிலே வேலை வயது உச்ச வரம்பைத் தாண்டிவிட்ட ஆசிரியர்களுக்குத் தனிச் சலுகை காட்டப்படலாமா என்பது குறித்து அரசு பரிசீலனை செய்து வருகிறது. ஆசிரியர்களை நியமனம் செய்யும்போது அவர்கள் வயதையும் மனதிற்கொண்டு, பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு தேறியவர்களுக்கும் முன்னுரிமை அளிக்க முடியுமா என்பது குறித்து பள்ளிக் கல்வி இயக்குநரும் பரிசீலித்து வருகிறார். இந்நிலைமைகளை மனதிற்கொண்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கிளர்ச்சி நடத்தி வரும் ஆசிரியர்கள் தங்கள் கிளர்ச்சியை உடனடியாக நிறுத்திவிட்டு சுமுகமான சூழ்நிலையில் முடிவு காண ஒத்துழைப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் முன்னால் ஒரு கேள்விக்கு விடையளிக்கும்போது சொன்ன கருத்தின் அடிப்படையில் அவர்கள் உண்ணு நோன்பைக் கைவிட்டிருக்கிறார்கள். கழிந்த சில மாதங்களாகத் தேக்கம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. பலரும் 30 வயதைத் தாண்டியிருக்கும் காரணத்தால் அவர்களைப் போட முடியாத நிலை இருக்கிறது. அப்படி 30 வயதைத் தாண்டியவர்களுக்கு விலக்கு அளித்து அவர்களை வேலையில் வைத்துக் கொள்ள அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : வயது வரம்பைத் தாண்டி விட்டவர்களுக்கு சலுகை அளிக்கப்படுவது பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலித்து வருகிறது. தக்க முடிவு விரைவில் எடுக்கப்பட முயற்சிக்கப்படும்.

5. அரசினர் தீர்மானங்கள்.

(அ) அலுவல் வரிசையில் மாற்றம்.

THE HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIYAN : Mr. Deputy Speaker, under Rule 21 (3) of the Legislative Assembly Rules, I move—

" That Item (2) in the original Agenda and item (3) in the Supplemental Agenda under Government Bills be taken up before item (1) in the Agenda for today ".

DR. H. V. HANDE : Sir. . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : It is only for change of order of the business. . .

DR. H. V. HANDE : The motion is before the House. We are prepared to accept it provided we are given an assurance that we will also be given 10 or 15 minutes to discuss before it is referred to a Select Committee. We have got certain points to put before the House.

THE HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIYAN : This is only changing and taking items (2) and (3) before item (1).

MR. DEPUTY SPEAKER : Just we are changing the serial order.

The motion was put and carried.

6. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு, கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 2/73.)

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார் : தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் (திருத்த) சட்ட முன்வடிவு * (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 2/73)-ஐ ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

* 1973 பிப்ரவரி 12-ம் தேதிய தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப் பட்டுள்ளது.

மாநில உச்ச மட்ட—'அபெக்ஸ்'—வங்கியில் பணியாற்றுவதற்கு ரிசர்வ் வங்கியில் அனுபவம் பெற்ற அதிகாரிகளை நாம் ரிசர்வ் வங்கியின் சம்மதத்துடன் நியமிக்கிறோம். தமிழக அரசு நியமிக்கிறது. அவ்வாறு நியமிக்கப்படுபவர்கள் மானேஜிங் டைரக்டர்—நிர்வாக இயக்குநர் என்று அழைகப்பட வேண்டுமென்றும், அவர்களுக்கு நிர்வாகக் குழுவில் இடம் கொடுக்க வேண்டுமென்றும் ரிசர்வ் வங்கி கோரி இருக்கிறது. அதற்கு இணக்கமாக ஏறத்தாழ எட்டு வரிகளைக் கொண்ட சிறு திருத்தம் தேவைப்படுகிறது. இதில் அதிகார மாற்றம் இல்லை. பெயர் மாற்றம் மட்டுமே இருக்கிறது. இது சர்ச்சைக்குரிய காரியமும் அல்ல. எனவே, இதை ஆய்வுக்கு எடுத்து நிறைவேற்றித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது.

பிரிவுகள் 2, 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

மாண்புமிகு திரு. சி. பா. ஆதித்தனார்: இச் சட்ட முன்வடிவை சட்டமாக நிறைவேற்றித்தர வேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு சட்ட முன்வடிவு சட்டமாக நிறைவேற்றப்பட்டது.

3. அறிவிப்புகள் (தொடர்ச்சி).

(ஆ) தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு, பொதுப் பணியாற்றுவோர் (குற்ற நடத்தை) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 3/73).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு, பொதுப் பணியாற்றுவோர் (குற்ற நடத்தை) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 3/73)-ஐ பேரவையில் ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ள ஆளுநர் அவர்கள் தம் இசைவை அளித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள் (தொடர்ச்சி).

(ஆ) தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு, பொதுப் பணியாற்றுவோர் (குற்ற நடத்தை) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 3/73).

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு, பொதுப் பணியாற்றுவோர் (குற்ற நடத்தை) சட்ட முன்வடிவை * (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 3/73) ஆய்வு செய்வதற்காக 30 உறுப்பினர்கள் அடங்கிய (20 சட்டப் பேரவை உறுப்பினர்களும், 10 சட்ட மேலவை உறுப்பினர்களும் கொண்ட) கூட்டாய்வுக் குழு ஒன்றை அமைக்க சட்ட மேலவையின் இசைவைப் பெறுவதுடன், கூட்டாய்வுக் குழுவில் கீழ்க் கண்ட பேரவை உறுப்பினர்கள் பணியாற்றத் தெரிந்தெடுக்கப் படுகிறார்கள் :—

1. திரு. பழனிவேல்ராஜன்.
2. திரு. என். கணபதி.
3. திரு. சொ. காவேரிமணியம்.
4. திரு. துரைமுருகன்.
5. திரு. வி. கிருஷ்ணமூர்த்தி (நெல்லிக்குப்பம்).
6. திரு. என். ராஜாங்கம்.
7. திரு. கே. பி. கந்தசாமி.
8. திரு. கே. பழனிவேலன் (வரகூர் தொகுதி).
9. திரு. ஆ. பரந்தாமன்.
10. திரு. எம். சுப்பிரமணியன்.
11. திரு. செ. கந்தப்பன்.
12. திரு. கே .எஸ். கோதண்டராமையா.
13. திரு. இ. எஸ். தியாகராஜன்.
15. திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி.
15. திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்.
16. திரு. கே. கந்தசாமி.
17. திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி .
18. திரு. எம். ஏ. லத்தீப்.

* 1973 பிப்ரவரி 12-ம் தேதிய தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப் பட்டுள்ளது.

19. டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே.

20. திரு. எம். ஜி. இராமச்சந்திரன்.

இந்தத் தீர்மானத்தை மன்றத்தினுடைய ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கோருகிறேன்.

இந்தச் சட்ட முன்வடிவைப் பற்றி இந்த மன்றத்திலே பல்வேறு அரசியல் கட்சிகளின் கருத்துக்களைத் தெரிந்து செயல்படுத்த வேண்டுமென்ற எண்ணத்திலே பெரும்பாலும் கட்சித் தலைவர்கள் எல்லாம் இதிலே அங்கம் பெற்றிருக்கிறார்கள். தமிழ் நாட்டில்தான் இன்றைக்கு நம்முடைய அரசியல் வாழ்வை மக்கள் மன்றத்தில் தூய்மையான வாழ்வாக நிரூபித்துக் காண்பிப்பதற்கு ஒரு வாய்ப்புத் தரும் வண்ணம் இச்சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இதிலே பல்வேறு கருத்துக்கள் சேர்க்கப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தக் கருத்துக்கள் எப்படி எப்படி மாற்றியமைக்கப்பட வேண்டுமென்ற செய்திகளை எல்லாம் இந்தப் பொறுக்குக் குழுவின் முன்னால் ஆலோசிக்கப்பட வேண்டுமென்பதுதான் அரசாங்கத்தின் கருத்தாகும்.

இன்றைக்கு ஜனநாயக ஆட்சியில் ஒருவரையொருவர் குற்றம் சொல்லுவதை விட மக்கள் மன்றத்திலே அரசியலில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற தலைவர்களிடத்தில் நம்பிக்கை ஏற்பட, ஒரு நாணயமான அரசியலை நடத்திச் செல்லுகிறோம் என்பதை நிரூபிக்க இது வாய்ப்பாக இருக்குமென்றுதான் நான் கருதுகிறேன். இந்த மசோதாவிலே நாம் விரும்புகின்ற அத்தனையும் இல்லாவிட்டாலும் எல்லா அரசியல் கட்சித் தலைவர்களையும் ஆலோசித்து என்னென்ன கருத்துக்களை அவர்கள் இணைத்துக் கொள்ளச் சொல்லுகிறார்களோ அத்தனையையும் இணைத்துக் கொள்ள அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தமட்டில் திறந்த மனத்துடன் இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நீதித் துறையைப் பொறுத்தவரை உயர்நீதிமன்ற நீதிபதி அளவில் ஒருவரைப் போட்டுவிடுகின்ற காரணத்தால் இதற்குத் தனிப் பெருமை சேர்க்கப்பட்டிருக்கிறது என்றுதான் கருதுகிறேன். இந்த சட்டமுன்வடிவைப் பொறுத்தவரை நீண்ட விவாதம் தேவையில்லை என்று கருதுகிறேன். பெரும்பாலும் குழுவிலே அங்கம் வகிக்கின்றவர்கள் சட்ட மன்றத்தில் பேசுவது வாடிக்கையல்ல.

அதல்லாமல் அரசாங்கத்தின் கொள்கையை இதில் அப்படியே ஏற்க வேண்டும் என்பது எங்கள் பிரச்னை அல்ல. எல்லாக் கட்சித் தலைவர்களும் சேர்ந்துதான் இந்தச் சட்டத்தை உருவாக்கவேண்டுமென்று கருதுகிறோம்.

இந்தச் சூழ்நிலையை எல்லாம் எண்ணிப் பார்த்து அடுத்தாற்போல் ஒரு முக்கியமான மசோதாவை நிறைவேற்றவேண்டும், இன்று கடைசி நாள் என்பதை எண்ணிப் பார்த்து இதில் யாருமே பேசாது இதைப் பொறுக்குக் குழுவிற்கு அனுப்பி வைப்பார்களேயானால் மிக விரைவில் இந்த மசோதாவினை முடித்துக்கொண்டு அடுத்த மசோதாவிற்குச் செல்ல வாய்ப்பிருப்பதால் எல்லோரும் இதை ஏற்று பொறுக்குக்குழுவிற்கு விடுமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவையின் 139 (1)-வது விதிக்கிணங்க இச்சட்டமுன்வடிவின் பொறுப்பிலுள்ள மாண்புமிகு தொழில் துறை அமைச்சர் அவர்களை இக்குழுவின் உறுப்பினராக நான் நியமிக்கிறேன்.

(5) அரசினர் தீர்மானங்கள் (தொடர்ச்சி).

(அ) அலுவல் வரிசையில் மாற்றம்—தொடர்ச்சி

THE HON. DR. V. R. NEDUNCHEZHIYAN: Mr. Deputy Speaker, Sir, I move—

'That item III—Government Motion be taken up before item (1) under 'Government Bills'.

The motion was put and carried.

(ஆ) 1971 ஆம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சிச் சட்டத்தின்கீழ் விவர அட்டவணைக்கான வரைவுத் திருத்தம்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே 1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் எண் 15/71) 431 (3) பிரிவின்கீழ் தமிழ்நாடு ஆளுநர் அவர்களால், மேற்படி சட்டத்தின் II -ஆம் விவர அட்டவணையை மாற்றிச் செய்யக் கருதப்பட்டுள்ள கீழ்க்காணும் வரைவுத் திருத்தத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கப்படவேண்டும்.

வரைவுத் திருத்தம்.

"1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சிச் சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் எண் 15/71), II -ஆம் விவர அட்டவணையில் உள்ள இரண்டாவது வரம்பு நிபந்தனையின் கீழ்க்கண்டுள்ள அட்டவணையில் 17 (1) விதியில் IX -வகுப்பு என்பதும் அதன் தொடர்பான பதிவுகளும் நீக்கப்பட வேண்டும்."

[டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்] [1973 பிப்ரவரி 13

தலைவர் அவர்களே, மதுரை மாநகராட்சியினுல் தொழில் வரி விதிக்கப் படுவதற்காக, 1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சி சட்டத்தின் (தமிழ்நாடு சட்டம் எண் 15/1971) II ஆம் விவர அட்டவணையின் 17 (1)-வது விதியிலும், மேற்படி சட்டத்தின் 132-வது பிரிவிலும், வரி வீதங்கள் வரையறுக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்படி விதியை ஒட்டி ரூ. 600-க்கு மேற்பட்டும் ரூ.1,200-க்கு உட்பட்டும் அரை ஆண்டு வருவாய் பெருவோர் ஒன்பதாம் வகை வரி விதிப்புத் தொகுதியைச் சேர்ந்தவர்கள். இவர்களுக்கு ரூ. 3 என்ற பேரளவுத் தொகைக் குட்பட்டு, அரை ஆண்டு தொழில் வரி விதிக்கப்படும்.

மதுரை மாநகராட்சி மன்றம் 25—9—1971 நாளிட்ட தனது 514-வது தீர்மானத்தில் அரை ஆண்டிற்கு ரூ. 1,200-க்கு குறைவாக வருவாய் பெறும் எல்லா நபர்களுக்கும் (அரசிதழ் பதிவுபெறு அரசு ஊழியர் உட்பட) தொழில் வரி விதிப்பாகிய ரூ. 2-லிருந்து, 1972-73-ம் ஆண்டு முதல் விலக்களிக்க அரசைக் கேட்டுக்கொண்டது.

இது குறித்து பரிசீலித்தபின்னர், சென்னை மாநகராட்சியின் இதுபோன்ற கோரிக்கை ஒன்று ஏற்கனவே ஏற்கப்பட்டுள்ளதால், 1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சி சட்டத்தின் II -ம் விவர அட்டவணையில் 17 (1) வது விதியில் ஒன்பதாவது வகையைச் சேர்ந்தவர்களுக்குத் தொழில் வரி விதிப்பினின்று 1—4—1972 முதற்கொண்டு விலக்களிக்க அச்சட்டத்தின் 116 ஆம் பிரிவு மூன் ரும் விலக்கின்கீழ் அரசு அனுமதி அளித்தது. மேற்படி ஆணையைத் தொடர்ந்து, அவர்களுக்குப் பரிகாரம் அளிப்பதற்கு ஏற்றவாறு 1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சி சட்டத்தின் II-வது விவர அட்டவணையில் 17 (1) வது விதியைத் திருத்த தற்போது கருதப்பட்டுள்ளது. அதற்குச் சட்டமியற்ற வேண்டியது அவசியமில்லை. ஆனல், அதற்குப் பதிலாக 1971-ம் ஆண்டு மதுரை மாநகராட்சிச் சட்டத்தின் 431 (5) பிரிவின் கீழ் மேற்படி சட்டத்தின் II -வது விவர அட்டவணையில் திருத்தக் கருதியுள்ள வரைவுத் திருத்தம் மாநிலச் சட்டமன்றத்தின் இரு அவைகளின் முன்பும் வைக்கப்பட்டு அவற்றின் ஒப்புதல் பெறப்பட வேண்டும்.

இதற்கிணங்க நான் இதற்கு அவையின் ஒப்புதலை வேண்டுகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது,

3. அறிவிப்புகள்—(தொடர்ச்சி).

(இ) தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/1973).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : ஓர் அறிவிப்பு.

தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டமுன்வடிவுவை (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/1973) பேரவை ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்கு ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

6. அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—(தொடர்ச்சி).

(இ) தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டமுன்வடிவு (சட்டப்பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73).

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, " தமிழ்நாடு, 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப் படுத்தல் சட்ட முன்வடிவு * (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73)-ஐ ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படவேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பொறுத்தவரையில் இந்த மன்றத்திலுள்ள அத்தனை உறுப்பினர்களும் ஏகமனதாக வரவேற்கக்கூடிய மசோதா என்பதை நான் நன்கு அறிவேன். இந்த மசோதா இதுவரையில் இல்லா அளவிற்கு வரலாற்றுச் சிறப்புப் பொருந்தியது, புதுமைக் கருத்துக் களைக் கொண்டது, புரட்சி திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்துவது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்கது என்று நான் ஏன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு புதிய முதலாளி வர்க்கத்தை இல்லாமல் செய்வது இம்மசோதா. பஸ் முதலாளி என்ற வார்த்தையே தமிழ்நாட்டில் இனி இடம் பெறாது, தமிழ் அகராதியிலும் பஸ் முதலாளிகள் என்ற வார்த்தைகளுக்கு இடம் இல்லாமல் ஆக்குகிற அளவிற்கு வரலாற்றுச் சிறப்பினை இந்த மசோதா பெற்றிருக்கிறது என்பதை நாம் நன்கு உணர்வோம்.

* 1973 பிப்ரவரி 12-ம் தேதிய தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப் பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு முதல்வர் கலைஞர் அவர்கள் விடுதலை நாள் வெள்ளி விழாவில் இந்த அருமையான திட்டத்தை அறிவித்தார்கள். பேருந்துகளை, பொதுவாக பயணிகள் பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கவேண்டுமென்பது நல்லதொரு கொள்கையாகும். இந்தியத் துணைக் கண்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் பயணிகள் பயணம் செய்கிற விமானப் போக்குவரத்தானாலும் சரி, புகை வண்டிப் போக்குவரத்தானாலும்சரி அவை ஏற்கனவே மக்களுடைமையாக்கப் பட்டு விட்டன. ஆனால் சாதாரண மக்கள், பெரும்பாலான மக்கள் பயன் படுத்துகிற பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் கடந்த முப்பது ஆண்டுகளாக அதை மக்களுடைமையாக்கவேண்டும் என்று பேசப்பட்டும்கூட மக்க ளுடைமையாக்கி இருக்கிறோமா என்றால் இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இதுவரையில் 30 சதவிகிதம் தான் நாட்டுடமையாக்கியிருக்கிறார்கள். தமிழ கத்தைப் பொறுத்தவரையில் 1967 வரையில் அது 15 சதவிகிதத்துக்கும் கீழே இருந்தது. 1967-ம் ஆண்டுக்குப் பிறகு கழகம் ஆட்சிப்பொறுப்பிற்கு வந்த பின்னர்தான் அது 30 சதவிகிதம் என்ற அளவிற்கு இன்றையதினம் நாம் அதில் ஒரு முன்னேற்றத்தைக் கண்டிருக்கிறோம்.

இதை நான் ஏன் குறிப்பிடுகிறேன் என்றால் முப்பது ஆண்டுகளாக நாட்டுடமையாக்கவேண்டும் என்று சொல்லி வந்தும்கூட 30 சதவிகிதத் துக்குத்தான் வந்திருக்கிறோம். ஆகவே முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்றால் இன்னும் எவ்வளவு ஆண்டுக்காலம் பிடிக்கும் என்பதை இம்மன்றத்திலுள்ள அத்தனை கட்சித் தலைவர்களும் நன்கு அறிவர். இதை உணர்ந்துதான் இதற்கு ஒரு கால வரையறை நிர்ணயிக்கவேண்டுமென்று, இதை வளர்த்துக்கொண்டு போவது கூடாது என்ற நல்ல சமதர்ம நோக்கத் தோடு நமது கலைஞர் அவர்கள் இந்தத் திட்டத்தை, ஐந்தாண்டுகளுக்குள் எல்லாப் பேருந்திகளையும் மக்களுடைமையாக்கவேண்டும் என்று மிகத் தெளிவாக எடுத்துச்சொன்னார்கள்.

அது மட்டுமல்ல. இந்த மசோதாவை நான் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க மசோதா என்று ஏன் சொன்னேன் என்றால் இந்த வரலாற்றை கலைஞர் அவர்களின் கழக அரசு உருவாக்குவதற்குக் காரணமாக இருந்தவர்களையும் நாம் இந்த நேரத்தில் மறந்துவிட முடியாது. குறிப்பாக நம் எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களுக்கும், காங்கிரஸ் கட்சிக்கும், அவர்களுடைய பெருந் தலைவர் காமராஜர் அவர்களுக்கும் நாம் உண்மையில் நன்றிசெலுத்த பெரிதும் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஏனெனில் அவர்கள் காலத்தில் இதை மக்களுடை மையாக்கிவிட்டிருப்பார்களேயானால் நிச்சயமாக இந்த வரலாற்றுச் சிறப்பினை நாம் இன்றையதினம் பெற்றிருக்கமுடியாது. அந்த வகையில் அவர்கள் உதவி

செய்திருக்கிறார்கள் என்று எண்ணும்போது இந்த நேரத்தில் அவர்களுக்கு நான் நன்றி செலுத்தாமல் இருக்கமுடியாது. நாம் மக்களுடைமையாக்குவது மக்களுக்கு தெரிந்துவிடாமல் போயிருக்கும். ஆனால் அவர்கள் ஆட்சியில் இருந்தபோது ஒவ்வொருவருக்காக புது ரூட்கள் ஏற்படுத்தி தனியார்களுக்கு கொடுத்து நாடு முழுவதும் தெரிகிற அளவிற்கு ஒரு ஏற்பாட்டினைச் செய்து அப்படியும்கூட நமக்கு ஒரு நன்மையைத் தேடித் தந்திருக்கிறார்கள் என்பதை எண்ணிப் பார்க்கும்போது நாம் அவர்களை மறந்துவிடுவோமேயானால் நாம் நன்றி காட்டத் தவறிவிட்டோம் என்ற குற்றத்திற்கு ஆளாகிவிடுவோம். ஆகவேதான் வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க மசோதா இது என்இ எடுத்துக் கூறினேன்.

இந்தியாவிலேயே நாம் கொண்டு வந்திருக்கும் சட்டம், ஒரு புதுமையான சட்டம் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இதற்கு முன்னாலே மத்திய அரசிலாகட்டும், இதர மாநில அரசுகளில் ஆகட்டும், அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற சட்டங்களில் எல்லாம் வழித் தடங்களை மட்டும்தான் எடுத்துக் கொள்வார்கள். ரூட்டை மட்டும்தான் எடுத்துக் கொள்வார்கள். இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் நாம் அந்தப் பேருந்துகளையும் எடுத்துக்கொள்கிறோம். அந்தப் பேருந்துகளில் அன்றாடக் கூலிகளாக, ஆதரவு அற்றவர்களாக, நிலையில்லாதவர்களாக வாழ்கிற பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக்கொண்டு, அவர்களுக்கு வாழ்வில் ஒரு நிம்மதி கொடுக்கவும் இந்தச் சட்டத்தின்மூலம் வகை செய்யப்பட்டுள்ளது. ஆகையால்தான் இந்தச் சட்டம் இதுவரையிலும் எந்த மாநிலத்திலும் கொண்டு வரப்படாத, கொண்டு வர முடியாத ஒரு அருமையான, புதுமையான சட்டம் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இன்னொன்றையும் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஆதிக்கம் எங்கேயிருந்தாலும் அது அகற்றப்படவேண்டும், ஆதிக்கம் அற்ற சமுதாயத்தை அமைத்தே தீருவோம் என்பதை திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் காட்டிய வழியில் செயல்படுத்தி வருகிறது என்பதற்கு சான்றாக, எடுத்துக் காட்டாக இந்தச் சட்டம் அமைந்திருக்கிறது.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் முதன் முதலில் தொடங்கிய போராட்டம் 'மும்முனைப் போராட்டம்'. இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் முதலாளித்துவத்தை எதிர்த்து நாம் மும்முனைகளில் போராடுகிறோம். முதலாளித்துவத்தை இனி

வளர விடக்கூடாது என்பதற்காக புதிய ரூட்டுகளை, வழித் தடங்களை இனி யாருக்கும் புதிதாகக் கொடுப்பது கிடையாது என்ற முடிவு எடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. இது முதல் கட்டம். வளர்ந்துவிட்ட முதலாளித்துவத்தை குறைக்க வேண்டாமா என்று எண்ணுகிறபோது, அது இரண்டாவது கட்டமாக இருக்கிறது. ஏற்கனவே கொடுக்கப்பட்ட வழித் தடங்களுக்கான அனுமதியை இனி புதுப்பிப்பது இல்லை என்பதாகும். இதை அழிக்க வேண்டாமா என்று நீங்கள் கேட்பீர்களானால் அது மூன்றாவது கட்டமாக வருகிறது. அதற்காகத் தான் மாவட்டத்திற்கு மாவட்டம் அந்தப் பயணிப் போக்குவரத்தை அரசு மேற்கொள்ளுகிறது. ஆகவே, இந்தச் சட்டம் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில், தமிழக அரசைப் பொறுத்தவரையில் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் காட்டிய வழியில் ஒரு பெரிய மும்முனைப் போராட்டம், முதலாளித்துவத்தை தடுக்கும் ஒரு பிரிவாக இருக்கிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

இவ்வளவு சிறந்த முற்போக்குக் கருத்துக்களைக் கொண்ட இந்தச் சட்டத்தில் நீண்ட விவாதத்திற்கு இடம் இருக்காது என்று நினைக்கிறேன். ஏனெனில் எல்லா அரசியல் கட்சிகளும், சுதந்திராக் கட்சி உள்பட, பஸ்கள் தேசிய உடைமையாக்கப்படவேண்டும், அந்தப் பயணப் போக்கு வரத்து மக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடிய வகையில் அமைய வேண்டுமென்ற வகையில் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள்.

அது மட்டுமல்ல, சென்ற சட்ட மன்றக் கூட்டத் தொடரில் இதுபற்றி விரிவாக விவாதித்து இருக்கிறோம். ஆகவே ஏன் தேசியமயமாக்க வேண்டு மென்ற கொள்கையில் எந்தவிதமான கருத்து வேறுபாடும் இருக்கத் தேவை யில்லை. ஆனால் எப்படிச் செய்வது என்பதில் சில ஆலோசனைகளைச் சொல்ல மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு இடம் உண்டு. ஆனால் எப்படிச் செய்வது என்பதில் ஆரம்பித்துவிட்டு, ஏன் செய்தோம் என்ற நிலைமைக்குக் கொண்டு போய் விடக்கூடாது என்று எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக நாம் மக்கள் உடைமையாக்குவது என்ற காரணமே, மக்கள் நன்மையை மதித்து, புதிய வழித்தடங்களை அதாவது வருவாய் வராது என்று தெரிந்திருந்தும், மக்கள் நன்மைக்கருதி போக்குவரத்து வசதிகளைச் செய்வதற்கும், கிராமங்களுக்கு போக்குவரத்து வசதி செய்வதற்கும், அதே நேரத்தில் சமுதாயத்தில் புற்று நோயாக இருக்கும் கருப்புப் பணத்தை தடுப்பதற்காகவும், ஒழிப்பதற்காகவும். பாட்டாளிகளைப் பாதுகாப்பதற்கும்,

அரசுக்கு வரிபோட்டு வரக்கூடிய வருவாயைக் காட்டிலும், நல்ல வருவாயைத் தேடித்தரக்கூடும் என்ற அடிப்படையிலும் தான் இந்தக் கொள்கையை இன்றையதினம் மசோதாவாக ஆக்கிக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம், ஆகவே, இந்த மசோதாவை இன்னும் எந்த முறையில் அபிவிருத்தி செய்யலாம், இன்னும் எப்படியெல்லாம் திருத்தங்கள் கொடுத்து இந்தச் சட்டத்தை நல்ல சட்டமாக, சிறந்த சட்டமாக கொண்டு வரலாம் என்பதைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் ஆலோசனை வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following amendment :—

'That the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 1 of 1973) be referred to a Select Committee of the Assembly consisting of. . . Members. (Names of Members will be furnished later).

The amendment was duly seconded.

THIRU N. K. PALANISWAMY : Sir, I move the following amendment :—

"That the concurrence of the Legislative Council be obtained for setting up a Joint Select Committee of both the Houses consisting of. . . Members (. . . Members from the Assembly and . . . Members from the Council) to consider the Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 1 of 1973) and that the following Members of this House be selected to serve on the Joint Select Committee (Names of Members will be furnished later)."

The amendment was duly seconded.

MR. DEPUTY SPEAKER : The amendment given notice of by the hon. Member, Thiru James, is identical and so it is disallowed.

(திரு. நா. வீராசாமி—தலைமை)

திரு. என். கே. பழனிசாமி: தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ்கள் தேசிய மயக்கொள்கையை ஆதரித்தபோதிலும், இதை விட இன்னும் முக்கியமான லாபம்தரும் தொழில்களான, ஜனங்களுக்கு தேவையான தொழில்களை அரசுடமையாக்குவது கொண்டு வரப்படவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கேட்டுக்

கொள்கிறேன். உதாரணமாக இன்றைக்கு பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் பஸ்ஸுக்கு சீட் பிக்ஸட்டாக இருக்கிறது. அதற்கு ரேட்டும் பிக்ஸட்டாக இருக்கிறது. ஆகவே, பஸ்ஸைப் பொறுத்தவரையில் அதிக லாபம் வரும் என்று எதிர்பார்க்க முடியாது. ஆனல் அதே நேரத்தில் பஞ்சாலைகளை எடுத்துக்கொண்டால் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் லாபம் வரும். அந்த பஞ்சு வியாபாரத்தில் ஒரு பாரம் வாங்கி விற்றால் ஒரு பாரத்திற்கு ஆயிரம் ரூபாய் கூட லாபம் வரும். இப்படிப்பட்ட லாபம் தரும் தொழில்களை தேசியமயமாக்க வேண்டும். காரணம், அந்த வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டு இருப்பவர்கள் அது ஜனங்களுக்கு சுலபமாகக் கிடைக்காத வகையில் முடக்கிவிடுகிறார்கள். அல்லது ரேட்டை ஏற்றி விடுகிறார்கள். அதேபோல் சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகளும் செய்கிறார்கள். ஆகவே, பஞ்சாலைகளையும், சர்க்கரை ஆலைகளையும் அரசுடைமையாக்கும் திட்டத்தை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்த மசோதாவில் 5 ஆண்டுகளில் இந்தத் திட்டம் நிறைவேற்றப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. என்ன காரணம் இதற்கு என்று தெரியவில்லை? முதன்முதலில் நீலகிரியில் இருக்கும் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொள்வது என்று இருக்கிறது. அதற்கு அடுத்தபடியாக தருமபுரி மாவட்டத்தில் இந்தத் திட்டம் அமல் நடத்தப்படும் என்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. 5 ஆண்டுகாலம் கழித்துத்தான் சென்னைக்கு இந்தத் திட்டம் அமுல் நடத்த முடியும். எந்த அடிப்படையில் இந்த முறை செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லவில்லை. அது மட்டுமல்ல. 4 மாதத்திற்கு ஒரு முறை அவர்கள் லைசென்சு ரிநியூ செய்யவேண்டுமென்று சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இது பஸ் ஓனர்களை மிரட்டக்கூடிய ஒரு மசோதாவாக இருக்கிறது. இதை ஏன் ஒரேயடியாக எல்லா ஜில்லாக்களிலும் அமலுக்குக் கொண்டு வரவில்லை என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன். ஏனென்றால் சர்க்கார் பெருத்த நஷ்ட ஈடு எதுவும் கொடுக்க வேண்டியதில்லை. 10,000 ரூபாய் வருகிறது என்றால் செக்யூரிடியாகப் பாதியும், பாக்கி பணமாகவும், இன்ஸ்டால்மென்ட் மூலமாகவும் கொடுக்க வாய்ப்பிருப்பதால் ஏன் இதை ஒரேயடியாக எல்லாயிடங்களுக்கும் எடுத்துக் கொள்ள அரசு முன் வரவில்லை என்று கேட்க ஆசைப்படுகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. என். கே. பழனிசாமி]

இந்தச் சட்டத்திலே ஸ்டேஜ் காரேஜுக்கு விதிவிலக்கு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. யார் வேண்டுமானாலும், டூரிஸ்ட் பஸ் ஓட்டலாம், நாடு பூராவும் இஷ்டம் போல் ஓட்டிக்கொள்ளலாம் என்று இந்தச் சட்டத்தின் மூலம் இடம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த முறை தேசியமயக் கொள்கைக்குப் பொருந்தாத ஒன்று என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். இது பல ஊழல்களைக் கொண்டு வரும். ஆகவே, இந்த மசோதாவிலே டூரிஸ்ட் பஸ்களையும் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்கு விதிவிலக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும் முறையில் இன்றையதினம் பாராளுமன்றத்தில் அரசியல் சட்டத் திருத்தம் 25-வது மீது விவாதம் நடந்துகொண்டிருக்கக் கூடிய நேரத்தில் அவசர அவசரமாக டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி. போன்ற கம்பெனிகளுக்கு மார்க்கட் பிரைசுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுத்து இருக்கிறோம். அவர்கள் தேசியமயமாக்கப் போகிறோம் என்று தெரிந்துகொண்டு புதிய டயர்களை கழற்றி விட்டு பழைய டயர்களைப் போட்டு மோசமான நிலையில் கொடுத்து விட்டு பணத்தை வாங்கிக் கொண்டு போய்விட்டார்கள். ஆனால் சிறு சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு நாமினல் பிரைஸ் தான் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மார்க்கட் வேல்யு கூட இல்லாமல் போனாலும், புக் வேல்யு கொடுத்து இருக்கலாம். அது கூட இல்லாமல் நாமினல் வேல்யு தான் கொடுத்து இருக்கிறோம். 4 சதவீதம், 5 சதவீதம், 7 சதவீதம் என்று மாடலுக்குத் தகுந்த மாதிரி நிர்ணயிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படிக்கொடுத்தால் டயர் விலை கூட கிடைக்காது அந்தப் பஸ்களுக்கு என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். அந்த பஸ்களை 2-3 பேராக சேர்ந்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். அல்லது கடன் பெற்று வாங்கியிருக்கிறார்கள். அடமானம் வைத்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட முறையில் இருப்பதால் அவர்களுக்கு அதிக நஷ்டஈடு கொடுப்பது நல்லது. 10 கோடி ரூபாய் அதிகமாகச் செலவானாலும் பாவாயில்லை, அந்த நஷ்டஈட்டை அதிகப்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சோஷலிசம் கொண்டு வந்து சோஷலிச அப்ரோச் இதிலே இருக்கவேண்டும் என்பதற்காகத் தான் நான் சொல்கிறேன். சோஷலிச அப்ரோச் என்பது கீழே இருப்பவர்களுக்கு அதிகமாக நஷ்ட ஈடு கொடுத்து, அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு கொஞ்சம் கொஞ்சமாக நஷ்ட ஈட்டைக் குறைத்துக் குறைத்துக் கொடுத்து, அந்த முறையிலே இதை மாற்றி அமைக்கவேண்டும். காரணம், 2, 3 பேர்கள் பஸ்களை வாங்கி நடத்துகிறார்கள், அவர்களுக்கு இது

கட்டுபடியாகாது. அந்த முறையிலே அவர்கள் பஸ்கள் பூராவையும் எடுத்துக் கொண்டு, அவர்களுக்குக் கொஞ்சம் நஷ்ட ஈடு கொடுத்தால் மிகவும் பாதிக்கப் படுவார்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல. நஷ்டஈடு நிர்ணயிக்கக்கூடிய பொறுப்பு ஒரு ஆபீசரிடம் விடப்பட்டிருக்கிறது. நேகோஷியேஷன் அடிப்படையில் அவர் தீர்மானம் செய்வது என்று இருந்தால், அந்த ஆபீஸர் ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூ. 10,000 என்று சொல்லலாம், இன்னொரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் என்று சொல்லலாம். வேண்டாதவர்களுக்கு நஷ்ட ஈட்டைக் குறைத்து. வேண்டியவர்களுக்கு அதிக மாக நஷ்டஈடு கொடுக்கக்கூடிய முறை ஏற்படும். ஆகவே, இந்த நஷ்ட ஈட்டைப்பற்றி தீர்ப்புச் சொல்லக்கூடிய பொறுப்பு ஒரு ஜட்ஜிடம் தான் ஒப்ப டைக்கப்படவேண்டும். அதை ஒரு தனி அதிகாரியிடம் விடக்கூடாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளும்பொழுது பஸ் முதலாளிகள் எற்கனவே பஸ்களை அடமானம் வைத்திருந்தாலும் சரி, வட்டிக்குப் பணம் கடன் வாங்கியிருந்தாலும் சரி, வட்டித் தொகையையோ அடமானத் தொகை யையோ பஸ் முதலாளிதான் கட்டவேண்டும், சர்க்கார் ஒன்றும் தராது, சர்க்கார் பஸ்ஸை மட்டும்தான் எடுத்துக்கொள்வார்கள் என்று இந்த மசோ தாவில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. உண்மையாகவே பஸ்களை எடுத்துக்கொள் வதில் ஆட்சேபணை இல்லை. ஆனால், பஸ் முதலாளிகள் அடமானம் வைத்திருக் கிற தொகையையும், வட்டித் தொகையையும் சர்க்கார் கொடுத்துவிட்டு பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். பஸ் ஓனர் ஃப்ரீயாக இருக்க வேண்டும். அப்படிச் செய்து பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வதுதான் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும்.

இந்த பஸ்களில் வேலை செய்யக் கூடியவர்கள், டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படாமல், ரூ. 2, 3 என்று தினக் கூலிக்கு ஓட்டுகிறார்கள். இண்டஸ்டிரியல் டிஸ்ப்யூட் ஆக்டின்கீழ் யார் டிரைவர், கண்டக்டர்களாக இருக்கிறார்களோ அவர்களைத் தான் இந்தக் கார்ப்பரேஷன் எடுத்துக்கொள் வார்கள், இவர்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படமாட்டார்கள். நிலைமை அப்படி யானால் இந்த டிரைவர், கண்டக்டர்கள் வெகுவாக பாதிக்கப்படுவார்கள். ஆகவே, இந்த ஷரத்தை எடுத்துவிட்டு, யார் பஸ்களை ஓட்டுகிறார்களோ, யார் கண்டக்டர்களாக இருக்கிறார்களோ, அவர்களையெல்லாம் வேலைக்கு எடுத்துக்

கொள்ள வேண்டும். இன்னும் ஃபோர்மென், புரோக்கர், அதாவது பிராயாணி களை கூப்பிடுகிறவர்கள், போன்றவர்களையும் சேர்த்து வேலைக்கு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா: இங்கே மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவை ஆதரித்து என்னு டைய கருத்துக்கள் சிலவற்றைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நாட் டில் ஒரு எழுச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது, மக்களிடையே மக்கள் சோஷலிச சமுதாயத்தை அமைக்கவேண்டும் என்பதிலே ஆர்வம் உள்ளவர்களாக இருக் கிறார்கள், அதிலே மிகுந்த அக்கறை காட்டிவருகிறார்கள். இந்த நேரத்தில் பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்காக யார் வாதாடினாலும், பஸ்கள் நாட்டுடமையாக் கப்படுவதை தடுத்து நிறுத்தும் முயற்சியில் யார் ஈடுபட்டிருந்தாலும், அவர் களுடைய நல்லெண்ணத்தில் மக்கள் நிச்சயம் சந்தேகப்படுவார்கள் அவர்கள் யாராக இருந்தாலும் என்பதை முதற்கண் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

எனக்கு முன்பு பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களைப்பற்றி குறிப்பாக குறிப்பிட்டார்கள். அந்தச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்கு இந்தத் தொழிலில் லாபம் கிடையாது, அவர்களுக்கு நஷ்டம் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டும் என்றெல்லாம் அதிகமாக வாதாடினார்கள் அவர்களுக்காக. சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல் லப்படுபவர்கள் எப்படி உருவாக்கப்பட்டவர்கள் என்பதை நாம் கொஞ்சம் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கத்தின் சட்டத்தை ஏமாற்றுவதற்கும், வருமான வரி சட்டத்தை ஏமாற்றுவதற்கும்தான் அவர்கள் உருவாக்கப்பட்டி ருக்கிறார்கள். பெரிய பஸ் முதலாளிகள், பெரிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் வரு மான வரியிலிருந்து தப்பித்துக்கொள்வதற்காக வருமான வரியைக் குறைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக தங்களிடமிருந்து பஸ்களை பல பேர்களுக்கு பிரித்து மாற்றி அமைத்துக்கொண்டார்கள். அதன்மூலம் வருமான வரியை ஏய்த்தார்கள். அதன்மூலம் அவர்களுக்கு கறுப்புப் பணம் சேர்ந்திருக்கிறது. அதேமாதிரி தான் 5 பஸ்களுக்கும் குறைவாக இருப்பவர்களுக்கு அதிக மார்க்கு கொடுப்பது என்று அரசாங்கம் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்தது. அந்த சட்டத்தைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, அதன்மூலம் நிறைய ரூட்களை வாங்கிக் கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காக பெரிய பஸ் முதலாளிகள் தங்களிடமிருந்த பஸ்களையெல்லாம் 5 பஸ்களுக்குக் குறைவாக பிரித்து எழுதிவைத்துக்கொண் டார்கள்.

[திரு. ஏ. எம். இர்ராஜா] [1973 பிப்ரவரி 13

அதே போல் தான் நாம் உச்ச வரம்புச் சட்டம் 1971-ல் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். 10 பஸ்களுக்கு மேல் யாரும் வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது, எந்த ஒரு தனி நபரும் 10 பஸ்கள் வரையில் தான் வைத்துக்கொள்ளவேண்டும், அதற்கு மேல் யாரும் வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று சட்டம் கொண்டுவந்ததன் காரணமாக, ஒருவர் தான் 40 பஸ்களை வைத்துக்கொள்வதற்கு எப்படி வசதி செய்து கொள்ளவேண்டும் என்பதற்காக, 10, 10 பஸ்களாக பாகப்பிரிவினை என்ற பெயரால், பல கம்பெனிகளாக மாற்றி அமைத்துக்கொண்டு, 2, 3, பஸ் கம்பெனிகளை வைத்துக் கொண்டு ஒவ்வொன்றின் மூலம் பல புதிய ரூட்களை வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இவர்கள் இப்படி 10 பஸ்கள் என்ற நிலையையே உடைத்து எறிந்து சட்டத்தை ஏமாற்றி, 10 பஸ்களுக்கும் அதிகமாகவே பலரும் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இப்படி உருவாக்கப்பட்டவர்கள் தான் இந்தச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள். எனக்குத் தெரியும். ஆகவே, இந்தச் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்களுக்காக நாம் வாதாடுவதும், அவர்களுக்காக நாம கண்ணீர் வடிப்பதும் நிச்சயம் நியாயமாக இருக்க முடியாது என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இன்னொன்றும் இந்த நேரத்தில் உங்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் எத்தனை பேர் இந்த நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இந்த நாட்டிலே இருக்கிற பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று கூறப்படுபவர்களே 1,300 பேர் தான் அந்த 1,300 பேர்களில் சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் 500 பேர் தான் இருக்கிறார்கள். இதிலும் உண்மையாகவே சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் என்பவர்களை நாம் தேடித்தேடி பார்ப்போமேயானால் 50 பேர் கூடத் தேறமாட்டார்கள். இந்த 50 பேருக்காக 4½ கோடி மக்களின் நன்மைக்காகக் கொண்டுவரப்படுகிற இந்தச் சட்டத்தைத் தடுத்து நிறுத்துவது முறை தானா, நியாயம் தானா? இல்லை. கொஞ்சம் எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும் 4½ கோடி மக்களுக்கு நன்மை பயக்கக்கூடிய இந்தச் சட்டத்தை சாதாரணமாக 50 பேர்களுக்காகக் கைவிட.. முடியுமா ?

நான் ஒரு உதாரணத்தைக் கொண்டு இதை விளக்க விரும்புகிறேன். ஒரு கால்வாய் வெட்டுவதாக வைத்துக்கொள்வோம். அந்தக் கால்வாய் வெட்டுவதன் மூலம் அந்தப் பகுதி நல்ல வளம் அடையப்போகிறது, அதன் மூலம் அந்தப் பகுதி மக்கள் நல்ல பலன் அடையப்போகிறார்கள். ஆனால், கால்வாய் வழியில் இருக்கிற சிறிய நிலச்சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்படத் தான் செய்வார்கள். அவர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக நாம் கால்வாய் வெட்டாமல் விட்டுவிட முடியுமா ? கால்வாய் வெட்டாமல் விடுவது புத்திசாலித்

தனமாக இருக்குமா என்பதை நாம் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும். சிறு நிலச் சொந்தக்காரர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக எப்படி கால்வாயை வெட்டுவதை நிறுத்துவதில்லையோ அதே போல் தான் 50 பேர்களுக்காக, சிறிய பஸ் சொந்தக்காரர்கள் 50 பேர் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதற்காக 4½ கோடி மக்களுக்கு நன்மை பயக்குகின்ற இந்தச் சட்டத்தை கைவிடாமல் உடனடியாக அமுலுக்குக் கொண்டுவரவேண்டும். அதன் மூலம் தான் இந்த நாட்டிலே நாம் சோஷலிச சமுதாயத்தை உருவாக்குவதிலே அக்கறை காட்டுகின்றோம், தமிழ் நாட்டு சட்டமன்றம் மிகுந்த அக்கறை எடுத்துக்கொண்டுள்ளது என்ற பெருமையை நாம் பெற முடியும். அந்த முறையில் நாம் இதில் கொஞ்சம் கூட சலுகைகாட்டக்கூடாது. இன்னும் சொல்லப்போனால், 50 பஸ் சொந்தக்காரர்களும் நாட்டு மக்களின் நலனுக்காக தாங்களாகவே தியாகம் செய்யவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை நாட்டுடைமையாக்குவதன் மூலம் சுமார் 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்படுவார்கள். அவர்கள் குடும்பங்கள் நல்ல முறையில் வாழ்க்கையை அமைத்துக்கொள்ள முடியும். அவர்களுக்கு பிராவிடெண்டு பண்டு, போனஸ் போன்றவைகளெல்லாம் கிடைக்க இருக்கின்றன. எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இந்த பஸ்களில் வேலை செய்பவர்கள் அன்றாட கூலிகளாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு நிரந்தரமான வருமானம் இல்லை. அவர்கள் ஏழைகள் எப்பொழுதுவேண்டுமானாலும் அவர்கள் வேலையிலிருந்து நிறுத்தப்படலாம் என்ற அவல நிலை இருக்கிறது என்று குறிப்பிட்டார்கள். இந்தச் சட்டம் வருவதன் மூலம் 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப்பட இருக்கிறார்கள். 50,000 தொழிலாளர்கள் நிரந்தரமாக்கப் படுகிறார்கள் என்றால், 50,000 குடும்பங்கள் வாழ்வதற்கு இந்தச் சட்டம் வழி செய்கிறது என்று இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப்பற்றி மற்றொன்றையும் நான் இங்கே குறிப்பிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். எனக்கு முன்பு பேசிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் ஏதோ அவர்கள் ஒன்றுமில்லாதவர்கள், ஏழைகள் வசதியற்றவர்கள் என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதில் உண்மையே கிடையாது. அவர்களே வழக்கு மன்றத்தில் வழக்கு தொடுத்திருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் என்று கூறப்படுபவர்கள் மிகப் பெரிய வசதி படைத்தவர்களாகத் தான், பணக்காரர்களாகத் தான் இருக்கிறார்கள்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1973 பிப்ரவரி 13

இந்திய உபகண்டத்தில் 55 கோடி மக்கள் இருக்கிறார்கள். இந்த 55 கோடி மக்களிலும் ஏறக்குறைய 1/3 பாகம் 16½ கோடி மக்களுடைய வருமானம் மாதம் ஒன்றுக்கு 24 ரூபாய்தான், இதை நான் சொல்லவில்லை. ஐந்தாண்டுத் திட்ட விவர அறிக்கை தெளிவாகக் காட்டுகிறது. இந்த 55 கோடி மக்களிலே வருமான வரி கட்டக்கூடியவர்கள் எத்தனை பேர் என்று பார்த்தால் 19 லட்சம் பேர்கள். அதிலும் 10 ஆயிரம் ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் வரக்கூடிய வர்கள் எத்தனை பேர் என்று பார்த்தால் 6¼ லட்சம் பேர் வருகிறார்கள். 55 கோடி மக்களில் 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்குமேல் வருமானம் வரக்கூடியவர்கள் 2¼ லட்சம் பேர்கள்தான்.

இந்தச் சிறிய பஸ்முதலாளிகள் என்று சொல்லப்படக் கூடியவர்களின் வருமானம் என்ன? ஒரு பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக்காரருக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு அதிகமான வருமானம் வருகிறது. இதை நான் சொல்வதாக யாரும் நினைக்கவேண்டாம். வழக்கு மன்றத்திலே அவர்கள் அப்படி வாக்கு மூலம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ்முதலாளிக்கு ஒரு பஸ்ஸுக்குச் சொந்தக்காரருக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரத்துக்கு அதிகமாக லாபம் வருகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். 3 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு 60 ஆயிரம் ரூபாய் வருமானம் வருகிறது. இந்த நாட்டின் 55 கோடி மக்களிலே 20 ஆயிரம் ரூபாய்க்கு வருமான வரி கட்டக்கூடியவர்கள் 2¼ லட்சம் பேர்கள்தான். அவர்களிலே ஒருவராக இருக்கக்கூடிய இந்தச் சிறிய பஸ் முதலாளிகள் பணக்கார ஏழைகளா? அவர்களுக்கு நாம் கருணை காட்டவேண்டுமா? அவர்களுக்காக நாம் கண்ணீர் வடிக்க வேண்டுமா? அப்ப டியானால், இந்த நாட்டிலே ஜனநாயக சமதர்மத்தை எப்படி உருவாக்க முடியும் என்பதை எல்லாம் நாம் எண்ணிப்பார்க்கவேண்டும்.

தொழுநோய் பிச்சைக்காரர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கவும், கண்ணொளி இழந்தவர்கள் மீண்டும் கண்ணொளி பெறுவதற்கும் நம்முடைய மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்கள் நிதி திரட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் வாழ்க்கை வாழ்வதற்கு வேண்டிய ஒரு வழியைக் காட்ட வேண்டும் என்று இந்த அரசு முயற்சி எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த நாட்டிலே நலிந்துகொண்டிருக்கிற பல இலட்சக்கணக்கான மக்கள் இருக்கிறார்கள். இப்படி இருக்கிற இந்த நாட்டிலே ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய் வரு மானம் பெறுகின்றவர்கள் ஏழைகள் என்றால், அவர்கள் வசதியற்றவர்கள் என்றால், உண்மையிலேயே ஏழைகள் வசதியற்றவர்கள் யார்? அப்படிப்பட்ட வர்களுக்காக வாதாடுபவர்களைப் பற்றி, அவர்களுடைய எண்ணம் என்ன என்பதைப்பற்றி நான் சொல்லத் தேவையில்லை.

1973 பிப்ரவரி 13] *[திரு. ஏ. எம். இராஜா]*

நேற்று கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் கூடக் கேட்டார்கள். இந்த நாட்டிலே வருமானம் வரக்கூடிய வேறு தொழில்கள் ஏராளம் இருக்கின்றன என்று சொன்னார்கள். திரு. பழனிசாமி அவர்களும் அதைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். சர்க்கரை ஆலை, பஞ்சாலை இவைகளையெல்லாம் முதலிலே எடுத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படி சர்க்கரை ஆலைகளையும் பஞ்சாலைகளையும் எடுத்துக்கொண்ட பின்னால்தான் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமா? அவைகளை எடுத்துக்கொள்வதற்கு முன்னால் இதை எடுத்துக்கொள்ளக் கூடாதா? அப்படிச் சொல்வது இந்த பஸ்முதலாளிகளுக்காக வாதாடுவதே அல்லாமல் வேறொன்றும் அல்ல என்பதை அவர்களுக்கு நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பஸ்களை உடனடியாக தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று அவர்களுக்கு அக்கறை இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் அப்படிச் சொல்லியிருந்தால் அதிலே ஆச்சரியம் இல்லை. ஏனென்றால் அவர்கள் கொள்கை அது. எல்லாம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டும் என்று நாட்டுடைமையிலே நம்பிக்கை வைத்திருப்பவர்கள், சர்க்கரை ஆலைகளையும் பஞ்சாலைகளையும் பஸ்களையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று தீவிரமாகப் பேசியவர்கள் இன்று பஸ் முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறார்கள் என்றால் அவர்களைப் பற்றி என்ன சொல்வது என்றே எனக்குத் தெரியவில்லை. ஆகவே, திரு. தங்கமணி அவர்கள் . . .

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: இந்தச் சட்டம் பாசான உடனே தமிழ் நாட்டிலே இருக்கக்கூடிய எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ளலாமா என்பதற்கு உறுப்பினர் அவர்களின் பதில் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: இந்த மசோதாவில் குறிப்பிட்டிருக்கிற சிறு பஸ் முதலாளிகள் பற்றி மாண்புமிகு அங்கத்தினரின் கருத்து என்ன?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சிறு பஸ் முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரை, நான் நிச்சயமாகச் சொல்லமுடியும். ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள், அவர்கள் அந்த பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டுதான் வாழ்க்கை நடத்தக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். நாங்கள் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதாக இருந்தால் அவர்களுக்கு குறைந்தது ஒரு லட்சம் ரூபாய் கொடுப்போம். இரண்டு பஸ்களாக இருந்தால் ஒரு லட்சம் எண்பதாயிரம் இருக்கும். மூன்று பஸ்களாக இருந்தால் ஒரு லட்சத்து எண்பதாயிரத்துக்கு கொஞ்சம் அதிகமாக இருக்கும். அதற்குமேல் வருகின்ற பஸ்களுக்கு எல்லாம், மேலே மேலே

போகப்போக நஷ்ட ஈட்டுத் தொகை குறைந்துகொண்டே வரும். இதிலே பஸ்களுக்கு எத்தனை வருஷம் என்று பார்க்கக்கூடாது. பஸ்களின் எண்ணிக் கையின் அடிப்படையில் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : அப்படியானல் உச்சவரம்பு சட்டம் வந்தபோது அதை ஏற்றுக்கொண்டீர்களே. இப்போது இந்தக் கருத்தைச் சொல்கிறீர்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்கிறபோது, சிலர் பினமி முறையில் வைத்திருக்கிருர்கள். அதுமட்டுமல்ல. 20,000 ரூபாய்க்கு மேல் அவர்களுக்கு வருமானம் வருகிறது. அப்படிப்பட்டவர்களுக்குச் சலுகை காட்டவேண்டுமென்று நீங்கள் சொல்கிறீர்களா?

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : பினமியைப் பொறுத்தவரையில் இப்போது அந்தப் பிரச்சனை இங்கே எழவில்லை. மூன்று பஸ்களும் அதற்குக் குறைவாக வும் இருக்குமானல் நஷ்ட ஈடு அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டும். இன்றைக்கு நான் உறுதியாகச் சொல்கிறேன். இந்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டவுடன் நீங்கள் எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அப்படி இல்லாமல் ஜில்லா வாரியாக எடுத்துக்கொள்வதாக இருந்தால், எங்கள் ஜில்லா முதலிலே வரவேண்டும். அவர்கள் ஜில்லா பின்னலே வரவேண்டும் என்று சொல்லக் கூடிய நிலைமை ஏற்படும். இதைப்பற்றி நான் ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக் கிறேன். The road is thrown open and it becomes a source for corruption and nepotism அது வரும் என்று ஏற்கெனவே நான் தெரிவித் திருக்கிறேன்.

திரு. ஏ. எம். இராஜா : துணைத் தலைவரவர்களே, இந்த சிறிய பஸ் முதலா ளிகளுக்கு அதிகமான நஷ்டயீடு கொடுக்கவேண்டுமென்று திரு. தங்கமணி அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகள் மார்வாடிகளிடம் கடன் வாங்கித்தான் இந்தத் தொழிலையே நடத்திக்கொண்டிருக்கிருர்கள் என்று கூறப்படுகிறது. ஆகவே, அவர்களுக்கு நஷ்டம் ஏற்படாத அளவுக்கு மார்வாடி களிடம் கடனுகப் பெற்றப் பணத்தையாவது கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லப்பட்டது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : ஆன் எ பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர், சார், டி. வி. எஸ்., ஏ. பி. டி. போன்ற பெரிய நிறுவனங்களுக்கு அதிகமாக நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படுகிறது. சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்குக் குறைவாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. இதுதான் சோஷலிசமா?

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : இது ஒரு பாயின்ட் ஆஃப் ஆர்டர் அல்ல.

1973 பிப்ரவரி 13]

திரு. ஏ. எம். இராஜா : பொதுவாக வட்டிக்குக் கடன் கொடுக்கப்படுகிறது என்றால், அவர்கள் வாழ்க்கையில் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருப்பவர்களாக வசதியற்றவர்களாக இருந்தால் மார்வாடிகள் பெருந்தொகைகளைக் கடனாகக் கொடுக்க மாட்டார்கள். இந்தச் சிறு பஸ் முதலாளிகள் கடன் வாங்கியிருக்கிறேன் என்று சொல்லி, தங்களிடம் இருக்கின்ற கறுப்புப் பணத்தை பயன்படுத்துவதற்காகச் செய்யும் ஒரு தந்திரம் இது. அதனால் அவர்கள் வாழ்க்கையில் உயர்ந்து காணப்படுகிறார்கள். இதையெல்லாம் தெரிந்துதான் மார்வாடிகள் கடன் கொடுக்கிறார்கள். இரண்டு வட்டி மூன்று வட்டி என்று இருந்தாலும் கடன் வாங்குகிறார்கள் என்றால் அதிலே நிறைய லாபம் வருகிறது என்பதை மிகச்சாதாரணமானவர்கள் கூடத் தெரிந்து கொள்ளலாம். பொதுவாக பஸ் முதலாளிகள் யாரைப் பார்த்தாலும் அவர்கள் வாழ்க்கை செழிப்பானதாகத் தான் இருக்கிறது. அந்த வாழ்க்கை அவர்களுக்கு எப்படி வருகிறது? தொழிலே அதிக லாபம் வருகிறது. ஆகையால் அப்படி வாழமுடிகிறது. ஆகவே அவர்களுக்கு நாம் கருணை காட்டக் கூடாது; கருணை காட்டவேண்டிய அவசியம் இல்லை.

இன்னொன்றையும் இங்கே தெரிவித்தார்கள். நம்முடைய அரசு கொடுக்கின்ற நஷ்டயீடு மிகக் குறைவு என்று சொன்னார்கள். ஆனால் வருமான வரிச் சட்டத்தின்படி ஒரு பஸ்ஸுக்கு ஒரு சதவீதம் தான் நஷ்டயீடு கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. ஆனால் நம்முடைய டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் 5 சதவீதம் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது அதிகம் இல்லையா? ஒரு சதவீதம் கொடுத்தால் போதும் என்று வருமான வரிச் சட்டத்தில் இருந்தும், நம்முடைய அரசு 5 சதவீதம் கொடுத்திருப்பது போதாதா? இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் அது நியாயமா? நீதியா? அதேநேரத்தில் தேய்மானம், ரிப்பேர் செலவு என்றெல்லாம் கணக்குக் காட்டி, இருக்கிறார்கள். அந்தக் கணக்குகளைப் பார்த்தால், அது அந்த பஸ் விலையைவிட 2 மடங்கு 3 மடங்கு அதிகமாக இருக்கும்.

அடுத்து, ஆண்டு ஒன்றுக்கு 20 ஆயிரம் ரூபாய் லாபம் வருகிறது. 12 ஆண்டு காலத்திலே 2½ லட்சம் வரும். அது விலையைப்போல 2 மடங்கு 3 மடங்கு கூடுதலாக இருக்கிறது. ஆகவே, அவர்களுக்கு இப்போது கொடுக்கின்ற நஷ்டயீட்டுத் தொகையே அதிகம். இதை இன்னும் குறைத்துக் கொடுக்க வேண்டும். அதையும் உடனடியாக நாம் கொடுத்துவிடக் கூடாது. அதை 20 வருஷ 'பாண்ட்' ஆக கொடுக்க வேண்டுமென்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1973 பிப்ரவரி 13

மற்றென்றையும் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்குவதன் மூலம் அவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கிறோம். அப்படிக் கொடுப்பதன் மூலம் இந்த நாட்டிலே இருக்கிற சாதாரண
. ப. மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் மாறுவதில்லை. பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்லப்
-30 படுகிற அவர்கள் முதலாளித்துவத்திலே இருந்து கொஞ்சம்கூட பாதிக்கப்படுவதில்லை. இந்த நிலை மாற்றப்பட வேண்டும்.

ஒரு நாட்டிலே உண்மையான சோஷலிச சமுதாயத்தை அமைக்க வேண்டுமானல், அமையுமானல் அங்கே இருக்கிற உடல் நலமுள்ள அத்தனை மக்களும் உழைத்துத் தான் சாப்பிட வேண்டுமென்ற நிலை உருவாக்கப்பட வேண்டும். அப்படி உருவாக முடியாதவரையில் அந்த நாட்டிலே சோஷலிச சமதர்மம் ஏற்பட முடியாது. இந்த நிலை ஏற்படத் தக்க வகையிலே இந்த அரசிற்கு அதிகாரம் இருக்கிறதா என்றல், அதிகாரம் கிடையாது என்று தான் சொல்லுவேன். இந்த அதிகாரம் இந்தியப் பேரரசிடம் இருக்கிறது. திருமதி இந்திரா காந்தி அவர்கள் தன்னிடத்திலே இருக்கும் பெரும்பான்மை பலத்தை வைத்துக் கொண்டு அரசியல் சட்டத்திலே திருத்தம் கொண்டு வந்து இந்த நாட்டிலே தேசீய உடமை ஆக்கும் சொத்துக்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கக் கூடாது என்ற ஒரு நிலையினைச் செய்தால் தான் வறுமையை இந்த நாட்டிலே போக்க முடியும் வெறும் ஸ்லோகத்தினல் "வறுமையே போ" என்பதால் வறுமையைப் போக்க முடியாது என்று சொல்லி, இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்று எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப்: தலைவரவர்களே, இந்த மசோதாவைப் பற்றிப் பேசும்பொழுது மாண்புமிகு உறுப்பினர் ராஜா அவர்கள் பல கருத்துக்களைச் சொன்னர்கள். சமுதாயத்திலே ஓர் அங்கமாக இருக்கின்ற இந்த பஸ் தொழிலிலே ஈடுபட்டிருப்பவர்கள் முதலாளித்துவத்தை வளர்க்கக் கூடியவர்களாக இருக்கிருர்கள், ஆகையால் இந்த நடவடிக்கையை மேற்கொள்ளும் பொழுது அவர்களின் மீது எந்தவிதமான கருணையையும் காட்டக் கூடாது என்ற ஒரு கருத்திலே அவர்கள் பேசினர்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் சொல்லிக் கொள்வேன். அவர்கள் யாராக இருந்தாலும் ஒரு சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து அந்தச் சட்டத்திலே ஒரு பெரிய சமுதாய மாற்றத்தினையும் அதன் வாயிலாக ஒரு பெரிய பொருளாதாரப் புரட்சியினையும் ஏற்படுத்துகின்ற நாம், அந்தச் சட்டத்தினல் ஒரு சாரார் அவர்கள் என்ன தான் சிறுபான்மையினராக இருந்தாலும் அவர்களுடைய அடிப்படையான வாழ்க்கை, அவர்களுடைய அடிப்படையான தொழில், அவர்களுடைய அடிப்படையான பொருளாதாரம் பாதிக்கப்படாத வகையிலே அமைத்துத் தருவது தான் சிறந்த

சோஷலிச தத்துவமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய வாதம். யாருக்கும் கருணை காட்டக் கூடாது என்று சொல்லுவதை என்னைப் பொறுத்தவரையில் நான் அதை ஏற்றுக் கொள்ளமாட்டேன். யாராக இருந்தாலும் கருணை, காட்ட வேண்டும். கருணை, யார் யாருக்கு தேவைப்படுகிறதோ அவர்கள் மீது எல்லாம் கருணை காட்டவேண்டும். அத்தகைய முறையிலே தான் இன்றைக்கு கருணை யின் அடிப்படையிலே அமைந்திருக்கிற "கருணாநிதியின் சர்க்கார்" கருணை யைக் காட்ட வேண்டிய சர்க்காராக இருக்கிறது.

பாதிக்கப்படுகிறவர்கள் கருணை வேண்டும் என்று கேட்டால் அவர்களுக்கு கருணை தேவைப்படுகிறது என்ற காரணத்தினால் தான் கருணையை கேட்கிறார் கள். அப்படி கேட்கின்ற பொழுது சமூக நீதியின் அடிப்படையில் அந்தக் கருணை அவர்களுக்குத் தேவையாகத் தான் இருக்கிறது என்ற ஒரு நிலை இருக்குமானால் அவர்களுக்கு அந்தக் கருணையை நாம் காட்ட வேண்டியவர் களாகத்தான் இருக்கிறோம். கருணை இல்லை என்று மறுக்க முடியாது.

இந்தச் சிறு தொழிலிலே ஈடுபட்டிருப்பவர்களைப் பற்றி உறுப்பினர் ராஜா சொன்னார்கள். இந்த ஏழை பணக்காரர்கள் அல்லது பணக்கார ஏழைகள் என்று வர்ணித்தார்கள். அவர் மேலும் சொன்னார், ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கு 20,000 ரூபாய் வருஷத்திற்கு இலாபம் வருகிறது என்றார்கள். இருக்கலாம். நான் கூட அந்தத் தொழிலிலே நேரடியாக இல்லா விட்டாலும் அந்தத் தொழிலிலே சம்மந்தப்பட்டவர்களோடு சம்மந்தம் கொண்டிருப்பதால் அதனுடைய தெளிவுகளை பார்த்திருக்கிறேன். ஒரு பஸ்ஸை வைத்து நடத்தக் கூடியவர்கள் இந்த மன்றத்திலே உறுப்பினராக இருக்கிறார் கள். அவர்கள் எல்லாம் பேசுவார்களேயானால், இதற்கு ஒரு தெளிவு ஏற்படும் என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் எல்லாம் பேசவேண்டும்; பேசாமல் இருக்கக் கூடாது. 20,000 ரூபாய் இலாபம் ஒரு பஸ்ஸுக்கு வந்து அவர்கள் இதை நடத்திக் கொண்டிருந்தால் நிச்சயமாக 20,000 ரூபாயிக்கு அதிகமாகவும் கிடைக்கலாம்—இவைகள் எல்லாம் புத்தகக் கணக்குகள் தான். 20,000 ரூபாய் இலாபம் என்று புத்தகத்திலே எழுதிவிட்டால் போதாது. "வாட் ஈஸ் தி எக்ஸ் பெண்டிச்சர்" என்று பார்க்கவேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஒரு பஸ்ஸை வைத்திருப்பவர் களுக்கு 20,000 ரூபாய் இலாபம் வருகிறது என்று நாங்கள் சொல்லவில்லை. ஒரு பஸ்ஸை வைத்திருப்பவரின் உண்மையான வருவாய் என்ன என்று எங்க ளுக்குத் தெரியாது. ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு இருப்பவர்கள் வருமான வரி அதிகாரிகளிடம் "அசஸ்டு இன்கம்" எங்களுக்கு 20,000 ரூபாய் வருகிறது

என்று சொல்லி அதை வைத்து ஏற்கனவே இந்த மன்றத்திலே பஸ் தேசியமயக் கொள்கையின் அடிப்படையில் 75 மைலுக்கு மேலுள்ள வழித் தடங்களை எடுத்துக் கொள்ளப் போகிறோம் என்று சொன்ன பொழுது அதை எதிர்த்து கோர்ட்டுக்கு போனார்கள். இப்பொழுது தான் அதிலே கோர்ட்டு தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறார்கள். அந்த கோர்ட்டிற்கு போட்ட தஸ்தாவேஜிலே எழுதியிருக்கிறார்கள் எங்களுக்கு 20,000 ரூபாய் ஒரு பஸ்ஸினுடைய "அசஸ்டு இன்கம்" என்று, எனவே, பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் சொன்னது தான். எங்களுக்குத் தெரியாது.

திரு. எம். ஏ. லத்தீப் :அதைத் தான் நான் புத்தகக் கணக்கு என்று சொன்னேன். அந்தத் தொகைக்கு மேலாகக் கூட இருக்கலாம். இதிலே எக்ஸ்பெண்டிச்சர் என்ன என்று நாம் பார்க்க வேண்டும் பஸ் தொழிலை நடத்துபவர்களுக்கு ஒவ்வொரு நாளும் எவ்வளவு ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் தேவைப்படுகிறது, அவர்கள் வருஷத்திலே எவ்வளவு டயர் வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. இவைகளை எல்லாம் அவர்கள் எப்படி சமாளித்து வருகிறார்கள் என்பதை கவனித்தாக வேண்டும்.

அதே நேரத்திலே, இன்றைக்கு தமிழ் நாட்டிலே சிறு பஸ் முதலாளிகள் என்று சொல்லப்படுபவர்கள் எப்படி எல்லாம் இந்தத் தமிழகத்தை நடத்தி வருகிறார்கள் என்று பார்த்தால், அதிலே 90 சதவிகிதத்தினர் மார்வாடிகளிடம் கடன் வாங்கித் தான் அத் தொழிலை நடத்தி வருகிறார்கள். சாதாரணமாக ஏழையாக இருக்கிறவன் வேறு தொழில் எதுவுமில்லை என்று பஸ் கம்பெனியிலே மேனேஜராக வேலை செய்து கொண்டு இருக்கிறான். பிறகு தானே ஒரு சிறு பஸ் தொழிலை நடத்த வேண்டுமென்று நினைத்தால் அரசாங்கத்திற்கு ஒரு விண்ணப்பம் செய்து, அவர்கள் ஒரு பெர்மிட் கொடுத்தால் அதை வைத்துக் கொண்டு மார்வாடி இடத்திலே பணம் வாங்கி அவன் தன்னுடைய தொழிலை நடத்துகிறான். இப்படி ஒவ்வொரு வருஷமும் அவர்கள் மார்வாடிக்கு கொடுக்கின்ற பணம் எவ்வளவு என்பதை 20,000 ரூபாய் இலாபம் வருகிறது என்று சொல்லுகிறவர்கள் தெரிந்திருக்க வேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய கோரிக்கை.

இதே நேரத்திலே எவ்வளவு சர்சார்ஜ் கட்டுகிறார்கள் ஒவ்வொரு மாதத்திலேயும் என்று நினைத்துப் பார்த்தால் நிச்சயமாக அவர்கள் எவ்வளவு கஷ்டத்திலே இந்தத் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது நமக்குத் தெரியும். நான் சொல்லுவதெல்லாம் என்னவென்றால் இந்தச் சட்டத்திலே இருக்கிற பல அம்சங்களை ஆராய நான் இங்கே இருந்து பேசவில்லை. நான் கேட்டுக்கொள்வது எல்லாம் ஒரு நல்ல திட்டத்தை கொண்டு வரும்பொழுது ஒரு குறிப்பிட்ட மக்கள் அதிலே ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள்

என்றால் அவர்கள் எல்லாம் சுரண்டல்காரர்கள், பணக்காரர்கள் எனவே அவர்கள் ஒழிக்கப்படவேண்டும். அவர்கள் மீது கருணை காட்டக் கூடாது என்ற நிலையிலே ஒரு பிரச்சினையை அணுகும் பொழுது நிச்சயமாக நாம் எதை விரும்புகிறோமோ அதைச் சாதிக்க முடியாது.

ஆகையாலே நான் கேட்டுக்கொள்வது அவர்களுடைய உண்மையான பிரச்சினைகளை நீங்கள் நல்ல முறையில் புரிந்துகொண்டு அவர்களுக்கு எந்த விதமான பாதகங்களும் வாழ்க்கையிலே ஏற்படாத வகையிலே காரியத்தைச் செய்யவேண்டும். அரசு செய்யும் அதே காரியத்தை "டிவிஷன் ஆப் லேபர்" என்று சொல்லுவார்கள். யாருக்காக இந்தக் காரியங்களைச் செய்கிறோம். சமுதாயத்திலே மாற்றம் வேண்டும், சமுதாயத்திலே பொருளாதார புரட்சி வரவேண்டும், சமுதாயத்திலே நீதி வேண்டும், சமுதாயத்திலே ஒருவர் சுரண்டல்காரராகவும், மற்றொருவர் சுரண்டப்படுபவராகவும் இருக்கக்கூடாது, சமுதாயத்திலே இருக்கும் வாய்ப்புகளையும், வசதிகளையும், செல்வத்தையும் ஒரு சிலர் தங்களுடைய கையிலே தேக்கி வைத்துக் கொண்டு அதனால் ஆயிரக்கணக் கான ஏழை மக்கள் வாழக்கூடாத நிலைமையிலே இருக்கக்கூடாது என்பதற் காகத்தானே இதை எல்லாம் செய்கிறோம்.

Natural resources, national resources and national income should be distributed equitably.

எல்லோருக்கும் அந்த நீதி கிடைக்கின்ற வகையிலே, வாய்ப்பு கிடைக்கின்ற வகையிலே, வசதி கிடைக்கின்ற வகையிலே அவை மாற்றப்படவேண்டும், பங்கீடு செய்யவேண்டும் என்கின்ற அடிப்படையிலே தான் சோஷலிச சம தர்மமும் பொது உடைமைத் தத்துவமும் இருக்கிறதே தவிர, இந்தப் பணக்காரர் கள் ஒழிக்கப்படவேண்டும் என்ற நிலைமையிலே நாம் பிரச்சினையை அணுகக் கூடாது என்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தில் உள்ள நெளிவு, சுளுவுகள் எல்லாம் என்ன என்ன என்கிற பிரச்சினையை விவாதத்திற்கு நான் எடுத்துக்கொள்ளத் தயாராய் இல்லை. இதன் அடிப்படைத் தத்துவத்தை ஏற்றுக்கொண்டாலும் இதில் உள்ள பல அம்சங்கள் நன்றாக ஆராயப்படவேண்டியவைகளாக இருக்கின்றன. இதை அப்படியே நிறைவேற்றுவது பற்றி ஆட்சேபனையில்லை. எங்களைப் போன்ற வக்கீல்களுக்கு இப்படிச் செய்வதுதான் நல்லதாக இருக்கும். ஆனால் அரசாங்கம் ஒரு முக்கிய பிரச்சினைபற்றி சட்டம் கொண்டுவருகிறபோது அந்தச் சட்டத்தில் உள்ள பிரச்சினைகள்பற்றி எல்லாம் நுணுக்கமாக ஆராயப்படவேண்டும். ஆகவே இதில் உள்ள பிரச்சினைகளை எல்லாம் ஆராய்ந்து நல்லதொரு முடிவெடுக்க

இந்த மசோதா கூட்டாய்வுக் குழுவிற்கு அனுப்பப்படவேண்டும் என்கிற வேண்டுகோளை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. ஆ. பரந்தாமன்: மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, பொருளாதாரம் ஒரேயிடத்தில் குவிந்துவிட்டது என்கிற குற்றச்சாட்டு இந்தியத் துணைக் கண்டத்தில் இருந்து வருகிற மாபெரும் குற்றச்சாட்டாகும். இதற்கெல்லாம் காரணம் யார்? தமிழ்நாட்டில் விரல்விட்டு எண்ணக்கூடிய ஒருசிலரிடத்தில் செல்வம் குவித்துவிட்டதற்கு யார் காரணம்? இதைப் பார்க்கிற நேரத்தில் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் ஆட்சி பீடத்தில் அமர்வதற்கு முன்னால் நாட்டின் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்டவர்கள் பொருளாதாரம் நாட்டில் உள்ள எல்லா மக்களிடத்திலும் பகிர்ந்திருக்கக்கூடிய திட்டங்கள் எதையும் போடாததுதான் என்கிற குற்றச்சாட்டை யாரும் மறுக்க முடியாது. இந்தக் குறைபாட்டைப் போக்குகின்ற முயற்சியிலேதான் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க இந்தச் சட்டத்தை இந்தப்பேரவையில் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். இதைப் பாராட்டி வரவேற்க நாம் எல்லாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

இன்றையதினம் தமிழ்நாட்டில் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் யாராக இருக்கிறார்கள் என்பதை ஆராயவேண்டும். பஸ் முதலாளிகள் தான் ஆலை அரசர்களாக இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். சினிமாத் தியேட்டர்களின் அதிபர்களாக இருந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். பல கடைகளைத் தமிழ்நாட்டில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இந்த ஒருசிலரிடத்தில்தான் தமிழ்நாட்டின் பொருளாதாரம் குவிந்துகிடக்கிறது என்பதை உணர்ந்து இதைப் போக்குகின்ற முறையில் தான் தமிழக அரசு இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்களை எல்லாம் தேசியமாக்க வேண்டுமென்று பலர் இங்கேயே பேசியிருக்கிறார்கள். மராட்டிய மாநிலம், குஜராத் மாநிலத்தை எடுத்துக்கொண்டால் 90 சதவிதமே தேசியமாக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்தியாவில் பல மாநிலங்களில் இல்லாத அளவுக்கு தமிழகத்தில்தான் நூற்றுக்கு நூறு தேசியமாக்கப்பட்டிருக்கிற பணியை நமது அரசு வெற்றிகரமாகச் செயல் படுத்தியிருக்கிறது என்கிற போது நாம் இதனைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட பாராட்டத்தக்க செயலுக்கு பொதுவுடைமைத் தத்துவத்தைப் பேசுகின்றவர்களிடம் இருந்து எதிர்ப்பு வருவதுதான் வியப்பாக இருக்கிறது. அரசாங்கம்

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ஆ. பரந்தாமன்]

ஒரு பக்கம் பஸ்களை விட்டுக்கொண்டிருக்கிறபோது, தனியார்களையும் மற்றொரு பக்கம் பஸ்களை விட அனுமதிப்பது

There will definitely be pilferage and to avoid the pilferage, this is the only method and that is to nationalise completely. இந்த அடிப்படையில்தான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதைக்கொண்டு வந்தார்கள். மத்தியில் இதற்கு விரிவான சட்டம் இல்லை. மாநிலங்களிலும் வேறு எங்கும் விரிவான சட்டம் இல்லை. இந்த நிலையில்தான் நாம் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம். இது மிகமிகப் பாராட்டப்பட வேண்டிய ஒன்றாகும்.

கடைசியாக தொழிலாளர்களைப்பற்றி ஒன்று சொல்ல விரும்புகிறேன். தனியார் பஸ்களை தேசியமயமாக்குகிறபோது தனியார் பஸ்களில் பணியாற்றி வருகிற ஊழியர்களையும் அரசாங்க ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொள்கிற வகையில் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதைப் பாராட்டுகிறேன். தனியார் பஸ்களில் 60 வயதிற்கு மேற்பட்டவர்களையும் பணியில் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் இந்த அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டும் என்கிற எனது தாழ்மையான கருத்தைத் தெரிவித்து வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க இந்தச் சட்டத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. மணலி சி. கந்தசாமி: தலைவரவர்களே, எல்லா பஸ்களையும் தேசியமாக்கும் இந்தச் சட்டத்தைப்பற்றி எனது சில கருத்துக்களைக் கூறவிரும்புகிறேன்.

இந்த கால கட்டத்தில் தேசியமாக்குவது என்பது நாட்டுக்கு நல்லது என்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. நிச்சயமாக இந்தக் கொள்கையை யாரும் மறுக்கவும் மாட்டார்கள். இதுபோல பஸ்களை எல்லாம் உடனடியாக தேசியமாக்கிவிடுவதுதான் சோஷலிசம் என்பதை ஏற்றுக்கொள்வதற்கில்லை. பொருளாதாரம் குவிந்திருக்கிற பல முக்கியமான இடங்கள் தமிழ்நாட்டில் வேறு இல்லையா? அவற்றை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்கிற முயற்சி தோன்றியதா? அவற்றை எல்லாம் எடுத்த பிறகு இதற்கும் வந்திருக்கிறோம் என்றால் இது வரவேற்கக்கூடியதாகவே இருக்கும். எப்படியோ இந்தச் சட்டம் வந்துவிட்டது, ஆளும் கட்சியினர்களின் பார்வை இந்தப் பக்கம் விழுந்துவிட்டது. இதைக் கொண்டுவரத்தான் போகிறார்கள். ஆயினும் இதுபற்றி சில அபிப்பிராயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலிலே சொல்வது என்னவென்றால், அவசரச் சட்டம் கொண்டு வந்தார்கள். இப்பொழுது சட்டம் வந்திருக்கிறது. இதை 5 வருஷத்திலே எடுப்போம்

என்று சொல்வதிலே அர்த்தம் இல்லை. அது பல்வேறு விதமான சந்தேகங்களை ஏற்படுத்தும் என்பது என்னுடைய தாழ்மையான அபிப்பிராயம். நீங்கள் படிப்படியாக, ஜில்லாவாரியாக எடுப்பதற்குப் பதிலாக நான் ஒரு ஆலோசனை கூறுகிறேன். ஆலோசனையை யோசித்துப் பாருங்கள். அதை நீங்கள் ஏற்றுக் கொள்வீர்கள் என்று சொல்லவில்லை. நீங்கள் ஏற்கனவே முடிவெடுத்துவிட்டீர்கள். முதலில் 5 பஸ்ஸுக்கு மேல் 10 பஸ் வைத்திருப்பதை எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். முதல் ஆண்டு எடுங்கள். அதற்கு பிறகு 3-க்கு மேல் 5-க்குள் வைத்திருப்பதை எடுங்கள். பிறகு 2 பஸ், பிறகு 1 பஸ் என்று எடுத்தால் உள்ளபடியே உங்களைப்பற்றி பலபேர் அவதூறு கூறுவதற்கு இடம் இருக்காது. அது சிறு பஸ்காரர்களுக்கு நியாயம் வழங்குவதற்கு உதவியாக இருக்கும். இதை நீங்கள் ஒத்துக்கொண்டால் தான்உண்டு. நான் ஒன்றும் வற்புறுத்த முடியாது.

முதல் ஆண்டிலே 10-லிருந்து 7 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள், அடுத்தது, 7-லிருந்து 5 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள். அடுத்தது 5-லிருந்து 3 பஸ் வைத்திருப்பவர்கள். அடுத்தது, 2, அடுத்தது 1 என்று வைத்தால் நலமாக இருக்கும். ஜில்லாவாரியாக என்று சொன்னால், எங்களுடைய ஜில்லாவிற்கு எந்த வருஷம் என்று தெரியவில்லை. எம்.எல். ஏக்களை பிராணனை வாங்கிவிடுவார்கள், 5-வது வருஷம் எடுக்கச் சொல்லுங்கள் என்று. நாங்கள் உங்களிடம் காவடி எடுத்துக் கொண்டு வரவேண்டும். அப்பொழுதுதான் நீதி அடிப்படையிலே, நியாய அடிப்படையிலே நீங்கள் பஸ் முதலாளிகளைப் பார்ப்பவர்கள் ஆவீர்கள். அந்த அடிப்படையிலே எடுப்பது தான் நியாயம். பஸ்ஸை எடுப்பது தவறில்லை. அதேபோல எல்லா லாரிகளையும் எடுத்திருக்கலாம். லாரிகளை ஏன் எடுக்கக் கூடாது.? சட்டம்தான் கொண்டு வருகிறீர்கள், தெளிவாகக் கொண்டு வாருங்கள். போக்குவரத்துத் துறை பூராவையும் சர்க்கார் எடுக்கிறது என்று சொன்னால் இன்னும் மகிழ்ச்சியாக நான் வரவேற்கிறேன். 'பப்ளிக் யுட்டிலிட்டி சர்வீஸ்' என்ற முறையிலே அனைத்தையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும். நான் ஏற்கனவே சொன்னபடி, முதலிலே 10 பஸ், பிறகு 7 பஸ், பிறகு 5 பஸ், பிறகு 3 பஸ், என்று வைத்திருக்கக்கூடிய நிறுவனங்களிடமிருந்து எடுத்துக்கொண்டால், உங்கள் மீது குற்றம் கூறுவதற்கு வழி இருக்காது.

அடுத்து, டி.வி.எஸ்ஸுக்கு, ஏ.பி.டி.-க்கு, ஸ்.ஆர்.வி. எஸ்ஸுக்கு எந்த அடிப்படையிலே காம்பன்சேஷன் கொடுத்தீர்களோ அந்த அடிப்படையிலே இவற்றிற்கும் காம்பன்சேஷன் கொடுக்க வேண்டுமென்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். 20%, 10% என்று

1973 பிப்ரவரி 13]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு பெரியவர் மணலி அவர்கள் குறிப்பிட்டதைப்போல அதே அடிப்படையில்தான் இந்த ஷெடியூல் போடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. மணலி சி. கந்தசாமி : அந்தக் கம்பெனிகளிலும் பல பஸ்கள் வைத்திருந்தார்கள். அப்போதைக்கப்போது புதுப்பித்துக்கொண்டுதான் அதை ஓட்டிக்கொண்டிருந்தார்கள். எவ்வளவு கொடுத்தீர்கள் போன்ற விவரங்களையெல்லாம் அவை மேஜை மேல் வைத்தால் எங்களுக்குக் கூட உதவிகரமாக இருக்கும்.

இன்றைக்கு நஷ்டஈடு கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லி குழப்பத்திற்கு வழியில்லாத விதத்திலே நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும். நஷ்டஈட்டைக் குறைவாகக் கொடுத்து அவர்கள் வாழ வழியில்லாது செய்து விடாதீர்கள். எங்களுடைய தலைவர் சொல்கிற மாதிரி ஒரு பஸ் வைத்திருக்கிறவர்களுக்கு அதிக காம்பன்சேஷன், அதிக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்குக் குறைந்த காம்பன்சேஷன் என்ற அளவிலே நஷ்ட ஈடு கொடுக்கவேண்டுமென்று நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இப்படிக் கொடுத்தால் நன்றாக இருக்கும்.

அடுத்து, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் அது பெரிய பிரச்சினையாக வரும். அதைச் சாதாரணமாக நினைக்காதீர்கள். இப்பொழுது தொழிலாளி என்ற வியாக்கியானத்திற்கு உட்படாத நிலையில் பலர் இருப்பதால் அது பெரிய பிரச்சினையாக வரும். அதன்காரணமாக அன்எம்ப்ளாய்மென்ட் அதிகரிக்கும், டிரைவர், கண்டக்டர் மாத்திரம் தொழிலாளி என்று நினைக்காதீர்கள். ஒரு பஸ்ஸை சுற்றி 20 பேர் இருப்பார்கள். தொழிலாளர் சட்டப்படி, அதனுடைய வியாக்கியானத்திற்குள் வராமல் அவர்கள் எல்லாம் இருப்பார்கள். ஆகவே, வேலையில்லாத் திண்டாட்டம் ஏற்கனவே இருக்கிற இந்தக் காலத்தில் இது கட்டாயம் அதிகம் ஆகக் கூடிய நிலைமை ஏற்படும். ஆகவே, அதைப்பற்றி ஆலோசித்து முடிவுக்கு வரவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொண்டு அதே போல், அந்தக் கம்பெனிகள் வைத்திருக்கக் கூடிய ஒர்க்ஷாப்புகளையும், அவர்கள் வைத்திருக்கக் கூடிய டையர் டிரேடிங் போன்றவற்றையும் அரசு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவைகளை வைத்து அவர்கள் ஒன்றும் செய்ய முடியாது. ஆனால், ஏற்கனவே ஏ.பி.டி., டி.வி.எஸ். போன்ற பெரிய பஸ் முதலாளிகளிடமிருந்தும் அந்த ஒர்க்ஷாப்புகளை, எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். இல்லாவிட்டால் அவர்கள் பெரிய முதலாளிகளாக ஆகக்கூடிய வாய்ப்புகள் இருக்கும்.

ஆகவே இன்று எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ளுங்கள். படிப்படியாக, ஒவ்வொரு பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் கடைசியிலே வரக்கூடிய முறையில் இதைச் செய்வது, மிகவும் நிதானமாகச் செய்வது, அதற்கு நீங்கள் முன்வரவேண்டும். அப்படி வந்தால் சந்தேகத்திற்கு இடமிருக்காது.

நீங்கள் நியாயமாகச் செய்யலாம். இருந்தாலும் அரசியல் உலகத்திலே பல்வேறு கட்சிகள் இவற்றைப்பற்றியெல்லாம் வியாக்கியானம் செய்வதற்கு நீங்களே இடம் கொடுத்து விடாதீர்கள் என்று கூற விரும்புகிறேன். சட்டத்திலே தெளிவாகச் செய்யுங்கள் என்ற அடிப்படையிலே சொல்கிறேன். எங்கள் கட்சி இதைப் பரிபூரணமாக ஆதரிக்கிறது. இப்படி, நான் கூறியமுறையில் இவையெல்லாம் வலுப்படுத்தப்பட்டால் இன்னும் வலிவாக இருக்கும்.

இந்த மசோதாவோடு நின்று விடாமல் இன்னும் பல்வேறு துறைகளிலே தமிழ் நாட்டினுடைய வாழ்வைக் கவ்விக்கொண்டு வருகிற துறைகளிலேயும் தேசியமயத்தைப் புகுத்துங்கள். நீங்கள் அப்படிச் செய்யாவிட்டால், நாங்களே அந்த மாதிரி மசோதாக்களைத் தயார் செய்து கொண்டு வரப்போகிறோம் என்று உங்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. கந்தசாமி : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இன்று சபையின் முன்பு விவாதிக்கப்படுகின்ற பஸ் தேசியமயமாக்கப்படுகிற மசோதாவை பார்வார்டு பிளாக் கட்சியின் சார்பாக மனப்பூர்வமாக வரவேற்று இந்த மசோதாவைப் பற்றிக் கூறும்போது இந்தியாவிலேயே எந்த மாநிலத்திலும் இவ்வளவு துணிச்சலாகக் கொண்டு வராத நிலையில், நம்முடைய மாநிலத்தில் குறிப்பாக இன்றைய அரசியலில் நெருக்கடியான கட்டத்தில் இருந்துகொண்டிருக்கிற ஆட்சியாளர்கள் மீது, பயங்கரமான குற்றச்சாட்டுகளை, உண்மையல்லாத போனாலும்கூட, அவைகளை வைத்து, இவ்வளவு நெருக்கடியைக் கொடுக்க வேண்டுமென்ற அளவுக்கு அரசியல் கட்சிகள் எல்லாம் சதி செய்து கொண்டிருக்கிற நேரத்தில், எதையும் துச்சமென மதித்து மக்களுடைய நலனே தங்களுடைய திட்டமாக இருக்கவேண்டுமென்று நினைத்து இந்த நல்ல ஒரு திட்டத்தை சோஷலிச நோக்கோடு கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் திட்டத்தை வரவேற்கிற நேரத்தில் தமிழக அரசை நான் மனப்பூர்வமாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்று பல பேர்கள் பாராட்டினார்கள். சிலர், நமது அரசியல் பெரியவர் மணலி அவர்கள் உட்பட, உள்நோக்கு இருப்பதற்கு இடம் அளிக்கக் கூடாது, சந்தேகமற்ற முறையில் இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். சிக்கலான

நிலையை நீக்க வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்கு அவருடைய கருத்தைப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்றைய அரசியல் சூழ்நிலையில், தமிழகத்தைப் பொறுத்த அளவில், சோஷலிசத் திட்டத்தை, ஏன் இன்றைய அகில இந்திய ரீதியிலே பார்க்கும்பொழுது, இந்திரா காங்கிரஸ் ஆளுகிற மாநிலத்தில்கூட இந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவரவில்லை. நம்முடைய அரசு கொண்டு வந்திருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் சுப்பு அவர்கள்கூட ஒப்புக் கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். அவர்களுடைய கட்சி ஆதரவோடு நடத்துகிற மாநிலங்களில்கூட, இப்படிப்பட்ட புரட்சிகரமான திட்டங்களைக் கொண்டுவராத நிலையில் இங்கே கலைஞரது அரசு இருக்கிறது என்று நான் சொல்கிறேன்.

* * * *

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி): அதைப்பற்றிப் பேச வேண்டாம். ஏற்கனவே அதைப்பற்றிப் பேசவேண்டாமென்று சொல்லி விட்டோம். திருப்பி அதை ரிப்பீட் பண்ணவேண்டாம். அதை அவைக் குறிப்பிலிருந்து எடுத்துவிட ஆணையிடுகிறேன்.

திரு. கே. கந்தசாமி: இதை நான் சொல்வதற்குக் காரணம் நல்ல திட்டங்கள் வருகிறபொழுது, எதிரிகளிடம் இருக்கிற நல்ல பண்புகளைப் பாராட்டுகிற அளவுக்கு, தமிழன் வாழ்ந்தான் என்ற அளவோடு வாழவேண்டு மென்பதற்காகத்தான். அரசியல் காரணங்களுக்காக, நல்லபல திட்டங்களாக இருந்தாலும், எதிர்க்க வேண்டுமென்ற ஒரே நோக்கத்திற்காக எதிர்ப்பது, மிஸ்லீட் செய்வதாக ஆகும் என்ற காரணத்திற்காக நான் குறிப்பிடுகிறேன். அரசு சில தவறுகளைச் செய்தால் அதைக் கண்டிக்க நாம் கடமைப்பட்டிருக் கிறோம். அப்பொழுதுதான் உண்மையான ஜனநாயக மரபுகளை நாம் பாது காக்க முடியும். அதே நேரத்தில் நல்ல திட்டங்களை நாம் பாராட்டினால்தான், நல்ல திட்டங்கள் என்று அவர்கள் பாராட்டுகிறார்கள், ஆகவே இன்னும் செய்ய வேண்டும், நமக்கு ஆதரவு இருக்கிறது என்று ஆட்சிப் பீடத்தில் இருக்கிறவர் களுக்கு உற்சாகம் இருக்கும் என்ற நிலையை வற்புறுத்தி அடுத்த கருத்துக்குச் செல்ல விரும்புகிறேன். இப்பொழுது எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். நான் அதை வரவேற்கிறேன். எனது கட்சியின் சார்பாக, லாரி எங்கெங்கு அதிகமாக வைத்திருக்கிறார்களோ, அவைகளைக்கூட தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

*மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

அது மட்டுமல்ல, இன்றைக்கு எல்லா பஸ்களும் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷன், பல்லவா கார்ப்பரேஷன் போன்ற கார்ப்பரேஷன்கள் மூலமாக எடுக்கப்பட்டிருந்தாலும், பல பேருந்துகள் ஒர்க்ஷாப்புகள் இல்லாத நிலையில், ரிப்பேர் ஆகாமல், பாழடைந்து, சீர் செய்யப்படாத நிலையில், ரிப்பேர் செய்யப் படாத நிலையில் இருப்பதை, வேலைக்கு, பயனுக்கு உகந்ததாக இல்லாமல் இருப்பதை நான் காணுகிறேன். ஆகவே ஒர்க்ஷாப்புகளையும் உடனடியாகத் தேசியமயமாக்கவேண்டும். அப்படிச் செய்வதன்மூலமாக, இந்தக் கம்பெனி களைத் திறம்பட நடத்தி, மக்களுக்குச் சேவை செய்யும் ஸ்தாபனமாக அவற் றைப் பயன்படுத்தலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்த நேரத்தில் சினிமாப்பட தொழிலையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தெரிவித்து அரசுக்கு எனது பாராட்டுதலைத் தெரிவித்து முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவர் அவர்களே, பஸ்களை நாட்டுடைமை ஆக்குகின்ற இந்த மசோதாவை கொள்கை அளவில் நான் வரவேற்று எனது சில கருத்துக் களை கூறவிரும்புகிறேன்.

குறிப்பாக சிறு பஸ் வைத்திருப்பவர்களைப்பற்றி இங்கே கூறினார்கள். இந்த மசோதாவில் பாதிக்கப்படக்கூடியவர்கள் மொத்தம் 1300 என்று குறிப்பிடப் பட்டிருக்கிறது. அதில் ஒரு பஸ் வைத்திருக்கின்றவர்கள் ஏறத்தாழ 300 பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள் இருக்கிறார்கள். எனக்கு முன்னதாக உரையாற்றிய ஆளும் கட்சி உறுப்பினர் திரு. ஏ. எம். ராஜா அவர்கள் ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக் கொண் டிருக்கிறவர்களுக்குக்கூட இன்றைக்கு ரூ. 20,000 ஆண்டு ஒன்றுக்கு வருவாய் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஒரு பஸ் வைத்திருந்தாலும்கூட அவரையும் நாம் பஸ் முதலாளி என்று அழைக்கக்கூடிய துர்ப்பாக்கியமான சூழ்நிலையில்
ப. இருக்கிறோம் என்பதைப் பார்க்கிறோம். சாமானியரான நம்முடைய
00 முதலமைச்சர் ஆட்சியிலே ஒரு பஸ் வைத்திருக்கிறவர்கள் எல்லாம் முதலா ளிகள் என்றால் தமிழ்நாட்டிலே ஆண்டொன்றுக்கு லட்சக்கணக்கில் வருவாய் பெறுகின்ற சினிமா நடிகர்கள், பட முதலாளிகள், பஞ்சாலை அதிபர்கள், தோட்ட உரிமையாளர்கள், சர்க்கரை ஆலை முதலாளிகள் இவர்கள் எல்லாம் முதலாளிகள் அல்ல என்பது அவர்களுடைய கருத்தா? ஒரு பஸ் வைத்திருக் கிறவரையே முதலாளி என்று கூறுகிற அரசாங்கம் நான் ஏற்கனவே கூறிய அந்தப் பட்டியலிலே இருக்கிறவர்களை என்ன பெயரிட்டு அழைப்பார்கள் என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

சமதர்ம சமுதாயத்தை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொண் டிருக்கின்ற அரசாங்கம் முதற் கட்டமாக ஏன் அவர்களிடத்தில் போகவில்லை என்று கேட்க விரும்புகிறேன். நாட்டுடமைத் திட்டத்தை நாங்கள் வரவேற் கிறோம். அமைச்சர் அவர்கள், இதுவரையிலே அதை அமல் செய்யாததற்கு தலைவர் காமராஜுக்கு நன்றி கூறுகிறேன் என்று சொன்னாலும்கூட அந்தத் திட்டத்தை ஆரம்பித்தது காங்கிரஸ் ஆட்சிதான் என்பதை அவர்கள் மறுக்க மாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். காங்கிரஸ் ஆட்சி தொடங்கிய திட்டத்தை நீங்கள் தொடர்ந்து செய்கிறீர்களேதவிர சமுதாய சமத்துவத்திற்கு அடிப் படையான திட்டம் எதையும் இந்த ஆட்சி செய்யவில்லை என்பதை மாண்பு மிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு நான் இந்த நேரத்திலே கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

இந்தச் சட்டத்திலே ஒரு பட்டியல் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எந்த எந்த மாவட்டங்களிலே எத்தனை பேருந்துத் தடங்கள் இருக்கின்றன, எத்தனை பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கப் போகிறோம் என்ற பட்டியல் எல்லாம் இருக்கிறது. எந்த எந்த மாவட்டங்களிலே இருக்கின்ற பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கப் போகிறோம் என்ற ஒரு முறை இந்த மசோதாவிலே வகைசெய்யப்படவில்லை. நான் கூறுவதெல்லாம், திரு. மணலி கந்தசாமி அவர்கள் கூறியதைப்போல, ஒரு அடிப்படையைக் கையாண்டால்தான் நலமாக இருக்கும். ஒரு பத்து பஸ்கள் வரையிலும் முதலாவதாக நாட்டுடமையாக்கவேண்டும், அடுத்ததாக 7, பிறகு படிப்படியாகக் குறைந்துகொண்டுவந்து 1, 2 என்ற வரிசையில் நாட்டுடமை யாக்கினால் நல்லது என்றும் அப்படிச் செய்வதால்தான் ஊழல் புகார்களுக்கு வழியிருக்காது என்றும் சொன்னார்கள். உண்மையிலேயே நான் அந்தக் கருத்தை வரவேற்கிறேன்.

ஒருவேளை அவர்கள் சொல்லிய அந்தக் கருத்தை ஏற்றுக்கொள்ள அரசாங் கத்திற்கு வழியில்லை என்று சொன்னால் அதற்கான ஒரு மாற்றுக் கருத்தை நான் சொல்கிறேன். இந்தச் சட்டத்திலே முதலாவதாக என்ன மாவட்டம், அடுத்து என்ன மாவட்டம் என்ற முறையிலே வரிசைப்படுத்தி நாட்டுடமையாக்க வேண்டுமென்ற வழிவகை இந்தச் சட்டத்திலே இடம் பெறவேண்டும். ஏற்கனவே நாட்டுடமைத் தத்துவத்தை அமல்படுத்துவதற்காக முதன்முதலாக கன்னியாகுமரி மாவட்டம் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. அதையொட்டி இருக்கிற நெல்லை மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ளலாம். அதையொட்டி இருக்கிற இராம நாதபுரம் மாவட்டத்தைப் பிறகு எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்ற இப்படிப்பட்ட முறையைக் கையாண்டால் ஊழல் புகார்களுக்கு இடம் இருக்காது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்] [1973 பிப்ரவரி 13

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் உள்ள பேருந்துகளை நாட்டுடமையாக்கியபொழுது பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் அத்தனை பேர்களுக்கும் தொழில் வாய்ப்பு, வேலைவாய்ப்புக் கொடுக்கவில்லை. இப்பொழுது வந்திருக்கின்ற மசோதாவால் கிட்டத்தட்ட 6 லட்சம் தொழிலாளர்கள் வேலையில்லாமல் பாதிக்கப்படுவார்கள். 6 லட்சம் பேர்களுக்கு மாற்று வேலைவாய்ப்புக் கொடுக்கக்கூடிய சூழ்நிலையை அரசாங்கம் ஏற்படுத்த வேண்டும். ஏற்கனவே கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், க்ளீனர்கள் ஆக இருக்கிறவர்களைத்தவிர அதையொட்டி இணைந்த தொழிலாளர்கள் பல்லாயிரக்கணக்கானவர்கள் இருக்கிறார்கள். இந்தச் சட்டம் வருவதால் அந்தத் தொழிலாளர்களும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கும் வேலை வாய்ப்புக் கொடுப்பதற்கு இந்தச் சட்டத்தில் ஏற்பாடு இருக்கவேண்டும். இன்றைக்கிருக்கிற நல்ஸ்படி தனியார் துறையிலே இருக்கின்ற அத்தனை பேர்களுக்கும் அரசாங்கத்தில் தொழில் கொடுப்பதற்கு வழியில்லை. சட்டம் குறுக்கே வந்துசேரும். அந்த நிலையிலே பல்லாயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுவார்கள். இந்த இக்கட்டான நிலையை மாற்றுவதற்கு எத்தனை தொழிலாளர்கள் இந்தச் சட்டத்தால் பாதிக்கப்படுவார்களோ அத்தனை பேர்களுக்கு மாற்றுத் தொழில் அவரவர்கள் கல்வி, திறமை இவற்றிற்கேற்றாற்போல் கொடுக்கவேண்டுமென்ற முறையில் இதிலே வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காம்பன்சேஷனைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கின்றவர்களுக்கு ஒரு ஆண்டு கழிந்துதான் கொடுக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு தனது ஜீவனத்தைக் கழித்துக் கொண்டு இருக்கிற, பஸ் தொழிலை விட்டுவிட்டால் அவர் இன்னொரு தொழிலை ஏற்றுக்கொள்வதற்கு அந்த ஒரு ஆண்டுக்காலத்தில் அவன் முதலுக்கு எங்கே போவான்? ஒரு பஸ்ஸை வைத்துக்கொண்டு இருப்பவன், மார்வாடியிடம் கடன் வாங்கியிருப்பான் அல்லது தனியாரிடம் சேகையில்லாமல் கடன் கேட்டிருப்பான். இந்த நிலைமையிலே அவன் மாற்றுத் தொழிலைத் துவங்குவதற்கு முதலுக்கு எங்கே போவான்? ஆகவே ஒரு வருட காலம் என்று தள்ளிப் போடாமல் ஒரு பஸ், 2 பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு நஷ்ட ஈட்டை உடனடியாகக் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே நாம் நாட்டுடமையாக்கிய பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் நிர்வாகம் எவ்வளவு சீர்கேடான நிலைமையிலே நடைபெறுகிறது என்பது அமைச்சர் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இன்றைக்கு ஒரு டிவிஷனிலே

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

100 பஸ்கள் இருக்கின்றன என்றால் அதிலே 50 பஸ்கள் நல்லமுறையிலே ஓடுவதில்லை, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இல்லாத காரணம், இன்னும் பல காரணங்கள் இருப்பதால் 100-க்கு 50 பஸ்கள் ஒர்க்ஷாப்பில் அடைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இதனால் பயணிகளுக்கு வசதிக்குறைவுகள் ஏற்படுகின்றன, பல்வேறு நஷ்டங்கள் ஏற்படுகின்றன. அதையெல்லாம் இப்பொழுது நான் கூறுவதற்கில்லை. இப்பொழுது இருக்கிற நிர்வாகமே சரியில்லையென்றால் அத்தனை பஸ்களையும் நாட்டுடைமையாக்கிவிட்டபிறகு நிர்வாகம் எப்படியிருக்குமோ என்ற ஐயப்பாடு இருக்கிறது. நிர்வாகத்தைச் சீராக்குகின்ற பொறுப்பு அமைச்சருக்கு இருக்கிறது.

கூட்டுறவுச் சங்கங்கள் மூலமாக பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அதற்கு என்ன ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பது இந்த மசோதாவில் இல்லை. எக்ஸ்-சர்விஸ்மென் பஸ்களை நடத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு எல்லாம் என்ன ஏற்பாடு இதிலே செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அவர்கள் கூறவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தலைவர் அவர்களே, இன்று ஊர்திகளைக் கையகப்படுத்தும் மசோதாவிலே ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்ல ஆசைப் படுகிறேன்.

நான் முன்னாலே சட்டசபையிலே பேசும்பொழுது 10 பஸ்களுக்கு மேலே இல்லாத முறையில் உச்சவரம்பு வையுங்கள் என்று சொன்னேன். அன்றைக்கு அதை ஒத்துக்கொள்ளாதவர்கள் இன்றைக்கு பத்து பஸ்களுக்குக் குறைந்த அளவிலே வைத்திருக்கின்றவர்களையும் பெரிய முதலாளிகள் என்று கருதி இதைக் கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள். கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த திரு. மணலி கந்தசாமி அவர்கள் சொன்னது மாதிரி இதைவிடப் பெரிய பணக்காரர்கள், திமிங்கலங்கள் உங்கள் கண்ணுக்கு இன்னும் படாமலே இருப்பதைப் பார்த்தால்—தனிக் காரணம் என்னவோ தெரியவில்லை—இதிலே மட்டும் தேசியமயமாக்குவதில் இவ்வளவு அக்கறை ஏன் காட்டுகிறீர்கள் என்பதும் புரியவில்லை.

ஒரு பஸ் இருந்தாலும் அதையும் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்று சொல்வதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணையில்லை. ஆனால், இந்தச் சட்டம் போடப்பட்டிருப்பதையெல்லாம் பார்த்தால் உங்கள் உள்ளக் கிடக்கையைப் புரிந்து கொள்ள முடிகிறது. ஐந்து ஆண்டுகளுக்குள் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்கிவிடுவோம் என்று சொல்லிவிட்டு இன்றைக்கு அவசரம் அவசரமாகச்

கொண்டுவந்தீர்கள். ஐந்து வருடம் கேட்டிருந்தீர்கள். மாவட்டம் மாவட்டமாக எடுக்கப்போகிறேம். பொறுக்குக் குழுவிற்கு வேறு போகக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த நிலையில் அவசரச் சட்டம்போட்டு இதுதான் பொங்கல் பரிசு என்று கொண்டுவந்ததின் அர்த்தமே புரியவில்லை. ஏதோ அவசரச் சட்டம் போட்டு ரொம்பத் திவிரமாக வேலைசெய்து விட்டோம் என்று மக்களை ஏமாற்றுவதற்காகத்தான் இதைச் செய்து இருக்கிறுர்கள் என்று எண்ணவேண்டியிருக்கிறது. நாளை காலைக்குள், ஓடுகின்ற அத்தனை பஸ்களும், சுமார் எண்ணுயிரத்துச் சொச்சம் பஸ்களும் எடுக்கப்படும், 14-ஆம் தேதியிலிருந்து தனி நபர் பஸ் ஓட்ட மாட்டார் என்று சொல்லுமளவில் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்திருந்தால் அதில் பொருள் இருக்கும். ஐந்து வருஷங்களில் படிப்படியாக எடுப்பதற்கு அவசரச் சட்டம் என்று கொண்டுவந்தால் என்ன அர்த்தம் என்று எனக்குப் புரியவில்லை. நீலகிரிக்காரன் மட்டும் என்ன தவறு செய்தானே தெரியவில்லை. அவன்மீது என்ன கோபமோ? பொங்கல் பரிசு என்று சொன்னுர்கள். அடுத்த மாவட்டத்திற்கு எப்பொழுது வருமோ? இதையெல்லாம் யோசிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேம். ஏனென்றுல் இது அவசரச் சட்டம் என்று போட்டு, பொங்கல் பரிசு என்று விளம்பரத்திற்காக வந்த சட்டமாக இருக்கிறதேதவிர சமதர்மத்தை உள்ளடக்கியதாக, நாளைக்கே அத்தனை பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்கிறேம் என்று சொன்னுல் அதில் அர்த்தம் இருக்க முடியும். அப்படிச் செய்து அதற்காக விளம்பரம் தேடினுல் நன்றுக இருக்கும். ஐந்து வருஷங்களில் படிப்படியாக ஆக்குவதற்கு ஏன் இந்த அவசரச் சட்டம் என்று புரியவில்லை.

அடுத்தபடியாக, எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய முறையைப் பார்க்கலாம். சின்ன ஜில்லாவிலிருந்து பெரிய ஜில்லாவிற்கு வரப்போகிறுர்கள். அதுதான் சமதர்ம அடிப்படையில் வரக்கூடிய சட்டமா? பெரிய முதலாளிகளிடமிருந்து சிறிய முதலாளிகளுக்கு வருகிறேம் என்று சொன்னுல் அதை சமதர்மத்தின் அடிப்படையில் செய்வதாகச் சொல்லலாம். அவசரச் சட்டம் போடுவது, ஏதாவது ஒரு வழியில் ஆரம்பிக்க வேண்டுமென்று நீலகிரி மாவட்டத்தில் ஆரம்பித்து கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் முடியும் என்று சொன்னுல் அது ஏதோ கணக்குப்போடக்கூடிய மாணவன் போடுவது மாதிரி இருக்கிறதேதவிர சமதர்மக் கொள்கையைப் பற்றி யோசித்துக் கொண்டு வந்திருக்கிறுர்களா என்பது கேள்விக்குறியாக இருக்கிறது. இந்த பஸ்களைக் கையகப்படுத்தும்பொழுது பணக்காரர்களுக்கு எவ்வளவு சலுகைகளைத் தந்திருக்கிறுர்கள், சிறிய முதலாளிகளுக்கு என்ன செய்திருக்கிறுர்கள் என்று பார்க்கவேண்டும். இந்த பஸ்களைக் கையகப்படுத்தும்பொழுது 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருந்தால்

என்ன, ஒரு பஸ் வைத்திருந்தால் என்ன, அத்தனை பஸ்களுக்கும் ஒரே சட்டமாகக் கொண்டுவந்து கையகப்படுத்தியிருக்கலாமே. 50 பஸ்களுக்குமேல் உள்ள பஸ் முதலாளிகளுக்குச் சாதகமான சட்டத்தை 1971-லே கொண்டுவந்துவிட்டு, 1 பஸ், 2 பஸ்காரர்களுக்கு, இல்லாத சட்டத்தையெல்லாம் போட்டு இன்றைக்குக் கொண்டு வருவதைப் பார்க்கும்பொழுது நீங்கள் எவ்வளவு தீவிரமான சமதர்மவாதிகள் என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. சட்டசபையில் வேண்டுமானால் எண்ணிக்கையை வைத்து நாங்கள்தான் சமதர்மவாதிகள் என்று சொல்லலாம். 1971-ஆம் ஆண்டில் 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருப்பதைக் கையகப்படுத்த வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக்கொண்டு வந்து சலுகைகளைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். எடுக்கப்படும் பஸ்களுக்கு மார்க்கெட் வேல்யூ என்று கொடுத்து இருக்கிறார்களே, அப்படி ஏன் இவர்களுக்குப் போடவில்லை. நேற்றுகூட முதலமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள், டி.வி.எஸ்.-க்கு 125 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு, ஏ.பி.டி.-க்கு 67 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈடு என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். இப்படி ஒவ்வொரு பெரிய பெரிய பணக்காரருக்கும் 125 இலட்சம், 67 இலட்சம் என்று கொடுத்துவிட்டு, அவர்கள் மறுவாழ்வு பெறும் முறையில் அரசாங்கத்தின் பணத்தைக் கொடுத்துவிட்டு, அங்கேயிருக்கும் 1 பஸ், 2 பஸ்காரர்களுக்கு 10,000 ரூபாய் கேஷ் கொடுப்பது என்றால் அது நியாயமா? பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்களைக் கொடுத்துவிட்டு, சாதாரண சிறிய முதலாளிகளுக்கு 1 பஸ், 2 பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, In one lumpsum, not more than Rs. 10,000 will be paid என்றால் அங்கே இலட்சக்கணக்கான ரூபாய்களில் பணக்காரர்களுக்கு மறுவாழ்வு, இங்கே சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு 10,000 ரூபாய் கேஷ் கொடுப்பது என்றால் எவ்வளவு சமதர்மம்? இதை மக்கள் வெளியே புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். பெரும் பெரும் முதலாளிகளுக்கு ஒரு சமதர்மம், சிறுசிறு முதலாளிகளுக்கு ஒரு சமதர்மமா? (மணியடிக்கப்பட்டது) இன்னும் டைம் கொடுங்கள். நிறைய பாயிண்ட்ஸ் இருக்கிறது.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி) : பஸ் முதலாளிகளும் டைம் கேட்கிறார்கள்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நீங்கள் போட்டிருக்கும் சட்டத்திலே 10 வருஷங்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ்களாக இருந்தால் 7 சதவிகிதம், 3 சதவிகிதம், 5 சதவிகிதம் என்றெல்லாம் கணக்குப் போட்டிருக்கிறீர்கள். 1962-ஆம் ஆண்டு மாடலாகக் கூட இருக்கலாம். ஆனால் அதன் 'ரன்னிங் கண்டிஷனை'ப் பார்க்கவேண்டும். அவைகளுக்குப் புதிய டயர்கள்போட்டு, எல்லாவிதமான உறுப்புகளையும் பழுதுபார்த்து நல்லமுறையில் வைத்திருக்கலாம். ஆகவே

இன்றைக்கிருக்கக்கூடிய ரன்னிங் கண்டிஷனைப் பார்த்து மார்க்கெட் வேல்யூ போட்டு பணம் கொடுக்கவேண்டும். அதைவிட்டு 60-லே யிருந்து ஆரம்பித்து நஷ்ட ஈட்டைக் கணக்கிட்டுக் கொடுப்போம் என்று சொன்னால் அவர்களுக்கு 5,000 ரூபாய்கூடக் கிடைப்பது கஷ்டம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, அவர்கள் அப்படி ரிப்பேர் செய்வதையும், டயர்கள் வாங்கிப் போடுவதையும் அந்தந்த ஆண்டு வருமான வரிக் கணக்கில், வருவாய்ச் செலவிலே காண்பித்து வருமான வரியிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்கிறார்கள் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்களும் அறிவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அவர்கள் தப்பித்துக் கொள்கிறார்களோ இல்லையோ, ஆனால் நீங்கள் பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக்கணக்கில் ரூபாய்களைக் கொடுத்துவிட்டு, சிறிய முதலாளிகளுக்கு இப்படிச் செய்வது மாத்திரம் நியாயமா? இதுதான் சமதர்மம் என்று யாராவது ஏற்றுக்கொள்வார்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பெரிய முதலாளிகளுக்கு இலட்சக் கணக்கில் கொடுத்துவிட்டு சாதாரண சிறிய முதலாளிகளுக்குக் குறைவாகக் கொடுக்கலாமா என்று கேட்கிறார்கள். அதற்குக் காரணம், பெரிய முதலாளிகளிடத்தில் அதிக பஸ்கள் இருந்தன, சிறிய முதலாளிகளிடத்தில் அவ்வளவு பஸ்கள் இல்லை என்பது ஒன்று. இரண்டாவது, மார்க்கெட் வேல்யூ அந்தச் சட்டத்தில் போட்டிருக்கிறோம் என்று சொல்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினரவர்கள் அப்பொழுது இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சிக்குப் போனார்களோ என்னவோ தெரியவில்லை. அரசியல் சட்டம் 25-வது திருத்தம் அப்பொழுது பாராளுமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்படவில்லை. ஆகவே மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போடப்பட்டிருந்தது என்பதையும், ஆனால் அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டது மார்க்கெட் வேல்யூவைவிடக் குறைவு என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : நான் அப்பொழுதே சட்டமன்றத்தில் பேசியிருக்கிறேன். ஏன் இவ்வளவு அவசரம் அவசரமாகச் செய்ய வேண்டும், 25-வது திருத்தம் கொண்டு வந்து முடிந்ததற்குப் பிறகு கொடுக்கலாம் என்று சொன்னேன். ஆனால் அதைக் கேட்காமல் அவசரம் அவசரமாக மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போட்டுக் கொடுத்துவிட்டு இதற்குச் சாக்கு வேறு சொல்கிறீர்களா?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, ஒரேயொரு கருத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அவர்களுக்கு எத்த அடிப்படையிலே

நஷ்ட ஈடு தரப்பட்டிருக்கிறதோ அதே அடிப்படையிலேதான் இந்தச் சட்டத் திலேயும் அதற்கான ஷெட்யூல்கள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., இராமன் அண்ட் இராமன் அவர்களுக்கு எவ்வளவு கொடுத்திருக் கிறோமோ, அவர்கள் சாதாரணமான முதலாளிகளானாலும் சரி, பெரிய முதலா ளிகளானாலும் சரி கவலையில்லை. அரசாங்கத்தின் பணத்தைக்கொண்டு பஸ்களை நாம் வாங்கி நடத்துகிறோம். அதில் பெரிய முதலாளி, சின்ன முதலாளி என்ற இந்த வித்தியாசம் இல்லை.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்—தலைமை)

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: போடப்பட்ட ஷெட்யூல் ஒன்று. பிறகு மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுக்கப்பட்டது. இவர்களுக்கும் மார்க்கெட் வேல்யூ போடுங்கள். அப்படிக் கொடுத்தால் ஆட்சேபணை இல்லை. அவர்களுக்கு இலட்சம் இலட்சமாகக் கொடுத்து விட்டு இவர்களுக்கு ஏன் இப்படிச் செய்ய வேண்டும்?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே, 125 இலட்சம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார்கள், 67 இலட்சம் ரூபாய்க்கு வாங்கினார்கள் என்று சொல்லும்பொழுது அவர்கள் எத்தனை பஸ்கள் வைத்திருந்தார்கள் என்பதை அம்மையார் அவர்கள் குறிப்பிடுவதற்கு விட்டுவிடுகிறார்கள். ஏதோ ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு டி.வி.எஸ்.ஸுக்கோ அல்லது ஏ.பி.டி.-க்கோ 120 லட்சம் அல்லது 67 லட்சம் கொடுத்து விட்டார்கள் என்று யாரும் தவறாக நினைக்கக்கூடும். டி.வி.எஸ-இடமிருந்து எடுக்கப்பட்ட பஸ்கள் 300-க்கும் மேற்பட்டவை என்பதையும், ஏ.பி.டி.-யிடமிருந்து எடுக்கப்பட்ட பஸ்கள் 100-க்கும் மேற்பட்டவை என்பதையும் மறந்துவிடக்கூடாது.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அது தெரியும். ஆனால் அங்கே கொடுக்கப் பட்ட காம்பன்சேஷன் வேறு. இங்கே கொடுக்கப்படும் காம்பன்சேஷன் வேறு என்பதைத் திட்டவட்டமாகக் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: நாங்கள் எங்களுடைய நிலையைத் தெளிவாக்க முடியாமைக்கு வருந்துகிறேன். டி.வி.எஸ். ஆனாலும் சரி, ஏ.பி.டி. ஆனாலும் சரி எத்தக் கம்பெனி என்று பார்ப்பதில்லை. அவர்களுடைய வண்டி கள் ஜூத்தாண்டுகளுக்குள்ளாக இருந்தால் வண்டிக்கு மூன்றில் இரண்டு பங்கு 'அக்விசிஷன் காஸ்ட்' என்று கொடுத்திருக்கிறோம். அதற்குமேல் 6 ஆண்டு, 7 ஆண்டு, 8 ஆண்டு என்று 12 ஆண்டு வரையிலே உள்ள வண்டிகளுக்கு

'டெப்ரிஷியேட்டட் வேல்யூ' 3½ மடங்கு என்று சொல்லி அதைக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதே அடிப்படையிலே இந்த ஷெட்யூலிலேயும் போட்டிருக்கிறது. இந்தச் சட்டத்தில் போடப்பட்ட ஷெட்யூல், எந்த விதத்தில் காம்பன்சேஷன் கொடுத்தோமோ அந்த விகிதத்தைத்தான் போட்டிருக்கிறோம். மார்க்கெட் வேல்யூ என்று சட்டத்திலேயிருந்தாலும் அவர்களுக்கு ஏராளமான தொகையைக் கொடுத்துவிட்டோம் என்று சொல்வது சரியல்ல. பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் இதற்கு முன் இருந்த சட்டமாக இருந்தாலும், இந்தச் சட்டமாக இருந்தாலும் சரி, நிர்ணயிக்கப்பட்ட விகிதம் ஒரே விகிதம்தான்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : சட்டத்திலே ஒன்றைப்போட்டுவிட்டு அரேஞ்மெண்ட்டிலே எப்படிக் கொடுத்தீர்களோ எனக்குத் தெரியாது. இந்தச் சட்டத்திலேயும், அந்தச் சட்டத்திலே இருப்பது மாதிரி மார்க்கெட் வேல்யூ என்று போட்டிருந்தால் சாதாரண முதலாளிகளும் நன்மை பெறுவதற்கு வழியிருக்கிறது.

இந்தச் சட்டத்திலே பஸ் முதலாளிகள் ஆபீஸ் வைத்திருந்தால், சிறிய ஒர்க் ஷாப் வைத்திருந்தால் அத்தனையும் எடுத்துக்கொள்ளலாம். ஒரு ஊரில் 20 ஆப்பரேட்டர்கள் இருந்தால், 4 பஸ், 3 பஸ்களுக்கு ஒரு ஒர்க்ஷாப் வைத்திருந்தால், அந்த 20 ஆப்பரேட்டர்களிடம் இருப்பவைகளையும் எடுக்க வேண்டுமா? நீங்கள் ஒரு சென்ட்ரல் ஒர்க்ஷாப்பை, பெரிய ஒர்க்ஷாப்பை வைத்துக்கொள்வதில் அர்த்தம் இருக்கிறது.

இருபது பஸ்காரர்களிடமிருந்து பஸ்களை எடுத்துக் கொள்ளும்போது அவர்கள் வைத்திருக்கிற சிறு சிறு ஒர்க்ஷாப்புகள் அத்தனையையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்பதில் அர்த்தம் இல்லை. அந்த ஒர்க்ஷாப்பிலிருந்து என்ன லாபம் வந்துவிடப் போகிறது? அரசாங்கம் தனியாக ஒரு சென்ட்ரல் ஒர்க்ஷாப் வைத்துக் கொள்ளலாம்.

சில பஸ் முதலாளிகள் வீட்டில் ஆபீஸ் இருக்கிறது. ஆபீசை எடுத்துக் கொள்ளுவது என்றால் Is it socialistic approach வீட்டையும் சேர்த்து எடுத்துக் கொள்ளுவது போல் சட்டத்தில் போட்டிருக்கிறார்கள். உங்களுக்குத் தேவை பஸ்கள். அதற்கு மேல் ஒர்க்ஷாப்பையும் வீட்டையும் மற்றும் எல்லாவற்றையும் அபகரிக்கும் சட்டமாக இருக்கிறது என்று குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

1973 பிப்ரவரி 13] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

அந்த பஸ் ஆப்பரேட்டர்ஸ அக்கவுண்ட் புக்ஸ் எல்லாவற்றையும் கொண்டு வந்து கொடுத்து விட வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். பஸ்களைப் பொறுத்த வரை உள்ள கணக்குகளை, விவரங்களை மாத்திரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று இருக்க வேண்டுமே தவிர, உங்களுடைய நோட்டுப் புத்தகங்கள் அத்தனையையும் தூக்கிக் கொண்டு போகிறோம் என்று அரசாங்கம் கூறினால் பின்னால் இன்கம் டாக்ஸ் அதிகாரிகள் போன்றவர்களுக்கு விவரங்களைக் கொடுக்க முடியாத நிலை ஏற்படும். அரசாங்கத்திடமிருந்து பிறகு அந்த நோட்டுகளை வாங்குவதும் கஷ்டமாகி விடும். யானை வாயில் போன கரும்பு போல்தான் அரசாங்கத்திடம் கொடுத்தது ஆகிவிடுகிறது. ஆகவே, தேவையானவற்றை மட்டுமே பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.

இனிமேல் ரினியூவல் செய்ய வேண்டுமென்றால் கொடுக்க மாட்டோம் என்கிறார்கள். ஐந்து வருஷத்தில் படிப்படியாக எடுக்கப் போகிறீர்கள். 3 வருஷத்திற்கு ரினியூவல் கொடுத்தால் என்ன? நீங்கள் அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளும் வரையில் ரினியூவல் கொடுங்கள். டெம்பரரி பர்மிட்டுக்காக நான்கு மாதத்திற்கு ஒரு முறை அமைச்சர்களையும் அதிகாரிகளையும் பார்த்துக் கொண்டிருக்க வேண்டுமா? டெம்பரரி பர்மிட் இருந்தால் டைமிங்ஸை எக்ஸ்டென்ட் செய்ய முடியாது. ரூட்டை பொதுமக்கள் சவுகரியத்திற்காக எக்ஸ்டென்ட் செய்ய முடியாது. சட்டப்படி அதற்கு அதிகாரம் இல்லையென்று உயர்நீதி மன்றமே சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறது. ஆகவே, படிப்படியாக எடுத்துக் கொள்ளும் நிலையில் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ரினியூவல் கொடுக்க வேண்டும்.

டிரான்ஸ்பர்கள் அலவ் பண்ணுவதில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். சட்டத்தின் படி பிள்ளைகள் வாரிசாக இருக்கக்கூடிய நிலையில் தகப்பன் செத்து விட்டால் செத்தவன் பெயரிலேயே ஓடிக் கொண்டிருக்கக் கூடிய நிலை ஏற்படும். இப்படி பல சிக்கல்கள் இந்தச் சட்டத்திலே இருக்கின்றன. பல பணக்கார பஸ் முதலாளிகள் இருக்கலாம். பத்து பஸ்களுக்கு கீழே வைத்திருப்பவர்கள் இருக்கலாம். எல்லோருக்கும் ஒரே மாதிரியான முறையில் இதைக் கொண்டு வராமல் பல செருகல்களை வைத்து கொண்டு வந்திருப்பதைப் பார்க்கும்போது சந்தேகமாக இருக்கிறது என்று சொல்லி என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* **திரு. மு. சுருளிவேல்:** துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த மசோதாவின் மீது பல்வேறு உறுப்பினர்கள் தங்களுடைய கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். ஆனால் என்னைப் பொறுத்தவரையில் கூறுவேன்—இந்த

முற்போக்கான, புரட்சிகரமான, வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க சோஷலிச சமுதாயத்தை நோக்கி நடைபோடுகின்ற இந்த மசோதா தமிழ் நாட்டினுடைய எந்த அரசியல் சூழ்நிலையில் நிறைவேற்றப்பட இருக்கிறது என்பதை அருள்கூர்ந்து சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

இந்த மசோதாவைக் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களும் நம்முடைய முதலமைச்சராக இருக்கக்கூடிய எங்களுடைய தானைத் தலைவராக, இலட்சிய தீபமாக இருக்கக்கூடிய டாக்டர் கலைஞர் அவர்களும் இந்த முற்போக்கான மசோதாவை எந்தச் சூழ்நிலையிலே கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள்? தங்களை நோக்கி எந்த அளவுக்கு கீழ்த் தரமான, கேவலமான அரசியல் கணைகள் வீசப்பட்ட சூழ்நிலையிலே கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும்.

எந்த இயக்கம் தன்னை வளர்த்ததோ, எந்த இயக்கத்தின் தொண்டர்கள் தனக்கு உல்லாசமான வாழ்க்கையைத் தேடித் தந்தார்களோ அந்த உல்லாசமான வாழ்க்கையைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலிருந்து ஓடுகாலியாக மாறிவிட்டவர்களும், கம்யூனிச சித்தாந்தத்தை சமாதிக்கு அனுப்பிவிட்டு அந்தச் சமாதியின் மீது நின்று கொண்டு இந்திரா காந்தியின் ஏஜண்டாக அரசியல் நடத்துகிற இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து கொண்டு . . .

திரு. க. சுப்பு: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். போடி சுருளிவேல் அவர்கள் 'இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சி இந்திரா காந்தியின் ஏஜண்டாக பணியாற்றுகிறார்கள்' என்று கூறுவது ஒழுங்கு முறைக்கு உட்பட்டதா? இப்படிச் சொல்லுவதானால் ஒவ்வொருவரையும் பற்றி நானும் சொல்ல முடியும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அதே போன்று 'திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்திலிருந்து ஓடுகாலிகள்' என்று சொன்னதையும் எடுத்து விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: 'ஓடுகாலிகள், ஏஜண்டுகள்' என்ற வார்த்தைகளைப் பயன்படுத்தாமல் இருப்பது நல்லது.

திரு. மு. சுருளிவேல்: தமிழகத்தின் முதலமைச்சரைப் பிற்போக்காளர் என்றும், ஏழைகளை மதிப்பதில்லை, புறக்கணிக்கிறார், முதலாளிகளின் உற்ற

நண்பாக இருக்கிறார் என்றெல்லாம் மேலே குறித்த இரண்டு அரசியல் கட்சிகளும் திட்டமிட்டு நாட்டிலே பிரசாரத்தை முடுக்கி விடுகிற நிலையிலும் எங்களுடைய தானைத் தலைவர்

"போற்றுவோர் போற்றட்டும்

புழுதிவாரித் தூற்றுவோர் தூற்றட்டும்

தொடர்ந்து சொல்வேன்

ஏற்றதொரு கருத்தை எனதுள்ளம் என்றால்

எவர் வரினும் நில்லேன், அஞ்சேன்"

என்ற தத்துவத்தை தாரக மந்திரமாகக் கொண்டு 'பிற்போக்காளர், முதலாளி' என்று அழைக்கப்பட்ட போதும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் அடிப்படைத் தத்துவத்தை பொருளாதாரக் கொள்கையை நிறைவேற்றுகின்ற வகையில் பல்வேறு கட்டங்களில் வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க கட்டமாக இன்றைய மசோதாவைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள்.

முன்னாலே பேசிய இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்த பெரியவர் மணலி அவர்களும் மற்றைய உறுப்பினர்களும் இதில் சிலபல மாற்றங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்று வற்புறுத்தினார்கள். இந்த மசோதாவைத் தாக்கல் செய்கின்ற நேரத்தில் நம்முடைய மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் ஏன் இது வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க மசோதா என்பதைக் குறிப்பிட்டார்கள்.

இந்தியத் துணைக் கண்டத்திலே இன்றையதினம் சோஷலிசம் பேசி அதன் மூலம் நாடாளுமன்றத்தில் அதிகமான பெரும்பான்மை பெற்ற கட்சி ஆளுகின்ற மாநிலங்களிலும் கூட நிறைவேற்றாத சட்டத்தை நாம் நிறைவேற்ற இருக்கிறோம்.

குஜராத்தில் இல்லையா என்று இந்திய கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்த தங்கமணி அவர்கள் கேட்டார்கள். குஜராத்தில் இருப்பது இந்திரா காங்கிரசைச் சார்ந்த அமைச்சரவை. தன்னுடைய கட்சித் தோழர்கள் ஆளுகின்ற, அச்சுதமேனன் முதலமைச்சராக இருக்கின்ற கேரளத்தைச் சுட்டிக்காட்ட முடியாத நிலையில் கே. டி. கே. அவர்கள் இருக்கிறார்கள். நீண்டகால அரசியல் பாரம்பரியத்தில் வந்தவர்கள் பரிதாபத்திற்குரிய முறையில் இருக்கிறார்கள். குஜராத்தில் கூட பரந்தாமன் அவர்கள் சொன்னது போல் 90 சதவிகிதந்தான் தேசியமயமாக்கி இருப்பதாகக் கூறினார்கள். நாம் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். ஒர்க்ஷாப்புகளை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். ரூட்டுகளை தேசியமயமாக்கி இருக்கிறோம். அதில் பணியாற்றிய ஊழியர்கள் அனைவரையும் அரசாங்கத்தினுடைய ஊழியர்களாக ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறோம்.

அங்கே, வெறும் வழித் தடங்களை மாத்திரந்தான் எடுத்திருக்கும் சூழ்நிலை இருக்கிறது.

இதுவரை இதற்கு எதிராக யாரும் சொல்லவில்லை. எனக்குப் பின்னால் பேசக்கூடிய மதிப்பிற்குரிய டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் நிச்சயமாக இதை எதிர்த்துப் பேசுவார்கள். பொதுத் துறை என்பது அவர்களைப் பொறுத்த வரை கசப்பு மாத்திரை. தனியர் துறை மூலமாகத்தான் சமுதாய நீதியை வழங்க முடியும் என்ற தத்துவத்தைக் கொண்டிருப்பவர்கள் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள். பொதுத் துறை என்றாலே வீண் விரயம், மக்கள் வரிப் பணத்தை வீணாக்குவது, திறமைக் குறைவு, ஊழல் என்றெல்லாம் குற்றம் கூறுபவர்கள் அவர்கள்.

ஆனால் இன்றையதினம், குறிப்பாக மதுரை மாவட்டத்தைச் சார்ந்தவன் என்ற முறையில் சொல்கிறேன்; பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம்—நான் கம்பீரமாக நெஞ்சை நிமிர்த்திச் சொல்கிறேன்—பொதுத் துறையின் வெற்றிக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டாக விளங்கி வருகிறது. டி.வி.எஸ். இடமிருந்து நாம் எடுத்தபோது 346 பஸ்கள், 134 வழித்தடங்கள், 2,202 ஊழியர்கள் இவற்றைப் பெற்றோம். 6—2—1972-ல். ஆனால் இன்றைய நிலை என்ன என்று பார்த்தால் 414 பஸ்கள், 184 வழித்தடங்கள், 3,410 ஊழியர்களை கொண்டு வெற்றி நடைபோடுகிறது. பாண்டியன் போக்கு வரத்துக் கழகம். இதை பொதுத் துறை என்றால் விரயமாகும் என்று சொல்லக் கூடிய நண்பர்களுக்கு எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன்.

1. இலாபம் வராது, நிச்சயமாக நஷ்டம்தான் வரும் என்று தெரிந்தும் 45
30 வழித்தடங்களை பி.ஆர்.ஸி. ஏற்று இன்று நடத்திக் கொண்டு வருகிறது. 23 கிராமங்களில், அதாவது பேருந்துகளையே காணாது இருந்த கிராமங்களுக்கு இன்றையதினம் பி.ஆர்.ஸி. பேருந்துகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. மக்களின் நன்மைக்காக, கிராம மக்களின் நன்மைக்காக, இருபது ஆண்டுகள் காங்கிரஸ் ஆட்சியில் புறக்கணிக்கப்பட்ட கிராம மக்களின் பொருளாதார நிலை உயர வேண்டும் என்பதற்காக, பேருந்துகள் கிராமங்களில் செல்வதன் மூலம் அவர்கள் மற்றப் பகுதிகளோடு தொடர்பு கொண்டு வியாபாரம் முதலியவை செய்து தங்களது பொருளாதார நிலையை உயர்த்திக் கொள்ள வேண்டும் என்பதற்காக நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் பரவாயில்லை என்று பி.ஆர்.ஸி. அந்தக் கிராமங்களுக்கு பேருந்துகளை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறது. அதனால் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டம் ரூ. 38 லட்சம். இது எதிர்பார்க்காத ஒன்றல்ல. எதிர்பார்த்ததுதான். இந்த 38 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தைத் தாங்கிக் கொண்டும் இந்த ஆண்டு பி.ஆர்.ஸி. எத்தகைய

வருமானத்தைக் காட்டியிருக்கிறது என்றால் வருமானத்தையும் செலவினத்தையும் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் ஏறத்தாழ ஒரு கோடி ரூபாய் நிகர வருமானம். இந்த 38 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டத்தையும் சரிக்கட்டி ஒரு கோடி ரூபாய் அளவிற்கு பி.ஆர்.ஸி. நிகர வருமானத்தைப் பெற்றிருக்கிறது என்பதை இங்கு நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன்.

மக்களுக்கு நன்மை பயக்கிற எக்ஸ்ப்ரஸ் சிட்டி பஸ்களை, வசதிமிக்க வண்டிகளை பி.ஆர்.ஸி. ஆரம்பிக்கப் போகிறது. சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப் பற்றி காங்கிரஸ் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும், இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களும் முதலைக் கண்ணீர் வடித்தார்கள். இவர்கள் ஒன்றிரண்டு பேர்கள் இருக்கலாம் என்று கூறினார்கள். இந்த பஸ் முதலாளிகள் எப்படி உருவாக்கப்பட்டார்கள்? பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக்கொள்ளக்கூடாது என்று சட்டம் கொண்டுவந்தவுடன் எந்த அடிப்படையில் குற்றஞ்சாட்டினார்களோ அதற்கு மாறாக நின்று எப்படியும் திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு கொண்டுவரும் மசோதாவை எதிர்க்கவேண்டும் என்ற ஒரே நோக்கோடு எதிர்த்து வருகிறார்கள். (மணியடிக்கப்பட்டது.) வருமான வரியை ஏமாற்றுவதற்காக பஸ்களை பிரித்து வைத்து எழுதி வைக்கவில்லையா? ரூட்டுகளுக்கு மனு செய்யும்போது மார்க்ஸ் வாங்குவதற்காக பிரித்து எழுதி வைக்கவில்லையா? பஸ் சிலிங் சட்டத்தை ஏமாற்ற பிரித்து வைக்கவில்லையா? சாதாரண ஏழை எளிய மக்கள், பாட்டாளி மக்கள் தங்கள் சாதாரண தேவைகளை நிறைவேற்றிக் கொள்ளமுடியாமல் தத்தளிக்கும்போது சிறிய முதலாளிகளுக்காக இவர்கள் வாதாடுகிறார்கள். சாதாரண ஏழை மக்களுக்காக, பாட்டாளி மக்களுக்காக இருக்கிறோம் என்று ஒப்பாரி வைக்கிற இந்திய கம்யூனிஸ்ட் கட்சி இன்று யாருக்காக வாதாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்? சிறிய முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறார்கள். காப்பிக்கு சர்க்கரை இல்லை என்ற நிலையிலிருப்பவர்கள் பலர், கஞ்சிக்கு உப்பில்லை என்ற நிலையிலிருப்பவர் பலர் என் கஞ்சியே இல்லை என்ற நிலையில் இருக்கக்கூடிய ஏழை மக்களுக்காகத்தான் இந்த ஆட்சி பீடத்தில் எங்கள் கட்சியினர் இருக்கிறார்கள். சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப் பற்றி நாம் கவலைப்படத் தேவையில்லை. அடுத்த ஊழல் குற்றச்சாட்டுப் பட்டியலுக்கு கே. டி. கே. அவர்கள் அடிக்கல் நாட்டியிருக்கிறார்கள். . . (மணியடிக்கப்பட்டது).

திரு. க. சுப்பு: துணைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இந்த மசோதாவை இங்கு அறிமுகப்படுத்தி ஆற்றிய உரையை வார்த்தைக்கு வார்த்தை நான் வரவேற்கிறேன்.

மிக அருமையான திட்டத்தினை பல்வேறு நிர்பந்தங்களுக்கிடையில் அவர்கள் துணிச்சலோடு கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்பதற்காக அவர்களை நான் உண்மையிலேயே பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். இன்று சின்ன முதலாளி, பெரிய முதலாளி என்று பார்க்கும்போது டாட்டாவோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது பிர்லா சின்ன முதலாளி, ஹென்றி போர்ட்-டோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது டாட்டா சின்ன முதலாளி. ஆனால் கொள்கை என்ற முறையில் எடுத்துப் பார்க்கும்போது ஊர்திகளை, ஒப்பந்த ஊர்திகள் உட்பட எல்லா ஊர்திகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் பல்வேறு நல்ல திட்டங்களுக்கு வழி வகுக்கிற ஒன்றாகும். உடனடியாக சோஷலிசம் இதனால் வரவில்லை என்றாலும் நாங்கள் இதை வரவேற்கிறோம். 'நான்-காப்பிடலிஸ்டிக் பாத்'தில் நாட்டை வழி நடத்திச் செல்வதில் இது ஒரு மைல் கல்லாக இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

பல நிர்பந்தகளுக்கிடையே இதைக் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். வேறு நிர்பந்தங்களுக்கு அடிபணிந்துவிடாமல் இதை உடனடியாக நிறைவேற்ற வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஊழல்களுக்கு இடம் கொடுக்காமல் இதை உடனடியாகக் கொண்டுவரவேண்டும். சட்டம் வருகிறது என்று தெரிந்தவுடன் வேறு பெயருக்கு மாற்றிக்கொள்ளவில்லையா? பினாமி டிரான்ஸாக்ஷன்ஸ் நடக்கவில்லையா? ஜோதி விலாஸ் என்பதை ஜோதி சீதாராம் என்று மாற்றியமைக்கவில்லையா? பினாமி டிரான்ஸ்சாக்ஷன்ஸ் எவ்வளவோ நடைபெற்றிருக்கின்றன. வேறு பல நிர்பந்தகளுக்கு ஆட்படாமல் இதை உடனடியாக நிறைவேற்றவேண்டும். நாங்கள் கொடுத்திருக்கிற செலக்ட் கமிட்டிக்கு அனுப்ப வேண்டும் என்கிற திருத்தத்தைக் கூட நாங்கள் வற்புறுத்தப் போவதில்லை. இந்த மசோதாவை பொறுத்தவரையில் அரசாங்கம் கொண்டு வந்திருப்பதை நான் வரவேற்கிறேன்.

வொர்க்ஷாப்பை எடுத்துக்கொள்வதையும் நான் வரவேற்பேன். நல்ல என்ஜின்களை எடுத்து லாரியில் போட்டு விடுகிறார்கள். ஆகவேதான் மணலி அவர்கள் சொன்னார்கள் லாரிகளையும் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று. கையகப்படுத்துவது என்றால் போக்குவரத்துத் துறை முழுவதையும் நாம் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும். எனவே லாரிகளும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டும்.

ஒரு கருத்தை மட்டும் கூறிக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன். பழனிசாமி அவர்கள் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்பட விடக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். வழித்தடங்கள் மட்டுமல்லாமல், பஸ்களை எடுத்துக் கொள்வது மட்டுமல்லாமல்,

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. க. சுப்பு]

தொழிலாளர்களுக்கும் பாதுகாப்பு கொடுக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறியிருப்பது ஆறுதலாக இருக்கிறது.

நாட்டுடைமையாக்கப் போகிறோம் என்று தெரிந்தவுடன் பல முதலாளிகள் ஏற்கனவே பணியாற்றி வரும் தொழிலாளர்களை வெளியே அனுப்பிவிட்டு தங்களுக்கு வேண்டியவர்களை உள்ளே நுழைத்துக் கொள்ளும் ஒரு சூழ்நிலை இருக்கிறது. பதிவேடுகளில் இல்லாத பலர் இன்று பணியாற்றி வருகிறார்கள். எனவே இப்போது பணியாற்றி வருகிறவர்கள், ஏற்கெனவே பணியாற்றி வருகிறவர்கள், இந்த மசோதா வருவதற்கு முன்பே பணியாற்றிவந்த தொழிலாளர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கும் முறையில் அவர்களை வெளியே அனுப்பிவிடாமல் அவர்களை எடுத்துக்கொள்ளும் முறையில் கவனம் செலுத்தப்பட வேண்டும், விதிகள் வகுக்கும்போது அதைக் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பணியாற்றிவரும் தொழிலாளர்கள் நிச்சயமாக இதனால் பாதிக்கப்படமாட்டார்கள் என்ற உறுதிமொழியை அமைச்சர் அவர்கள் கொடுப்பார்களானால் தொழிலாளர்களுடைய ஆதரவு இதற்கு பரிபூர்ணமாக இருக்கும்.

சிறிய முதலாளிகள் இதனால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்றால் வக்கீல்கள் கூடத்தான் இதனால் பாதிக்கப்படுவார்கள், பலபேர்களுக்கு வழக்குகள் கிடைக்காது போய்விடும் நிலை எற்படும். அப்படிப் பார்க்காமல், நல்ல திட்டங்களைக் கொண்டுவந்தால் அதை ஆதரிக்க மாட்டோம் என்று சொல்லாமல் அவரவர்களுடைய ஆலோசனைகளை வழங்கவேண்டும். இந்தத் திட்டத்தை மேலும் செழுமையாக்கி நடைமுறையில் கோளாறுகள் வராமல் எப்படி நடத்துவது என்பதற்கான ஆலோசனைகளைக் கொடுக்கவேண்டும்.

பல்வேறு நிர்பந்தகளுக்கு இடையே இது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. வேறு நிர்பந்தகளுக்கு அடிபணிந்து விடாமல் இதை விரைவில் நிறைவேற்ற வேண்டும். பொறுக்குக் குழுவிற்குக் கூட விடாமல் உடனடியாக இதைச் சட்டமாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். முதலாளிகள் எல்லா சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும் தனித்தனியாகவும், கூட்டாகவும் சந்தித்து இதைத் தாமதப்படுத்தவேண்டும், அவர்களுக்கு சாதகமான சில விதிகளை இதில் நுழைக்கவேண்டும் என்று முயன்று வருகிறார்கள். அவர்களுக்கு கொடுக்கவேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. கிராம மக்களுக்கு பயன் பட வேண்டும், கிராமங்களுக்கு பேருந்துகள் செல்லவேண்டும் என்றால் முதலாளிகள் கிராமங்களுக்கு பஸ்கள் விடுவதற்கு மறுக்கிறார்கள். அவர்கள் இலாபத்தை மட்டுமே குறியாகக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இலாபம் இல்லை

என்றால் பஸ் விடுவதில்லை. யூட்டிலிட்டி சர்வீஸ் என்ற முறையில் இதை அவர்கள் நினைப்பதில்லை. இலாபத்தை மட்டுமே கருத்தில் கொண்டு செயல் படுகிறார்கள்.

நாம் இவற்றை நாட்டுடைமையாக்குவதால் கிராமங்களுக்கு பஸ்கள் செல்ல உதவிகரமாக இருக்கும். இதுபற்றி ஆப்ஜக்ட்ஸ் அன்ட் ரீசன்சில் குறிப்பிட்டிருப்பதை சரி என்று ஏற்றுக்கொள்கிறோம். முதலாளிகளின், மற்றவர்களின் நிர்பந்தந்திற்குப் பணிந்து விடாமல் இதை உடனடியாக சட்டமாகக் வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, அதோடு லாரிப் போக்குவரத்தையும் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டும் என்று கூறி, இந்த மசோதாவை மனப்பூர்வமாக வரவேற்று, பாராட்டி முடித்துக்கொள்கிறேன். (ஆரவாரம்.)

DR. H. V. HANDE: Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to support the amendment moved on behalf of our Party that this Bill be referred to a Select Committee for the following reasons.

I am afraid if the Hon. Minister has already made up his mind to see that this Bill is rushed through, nobody can help it. If he is in a mood to take the various sentiments expressed by Meimbers of all groups in this House in order to produce a proper legislation, I think it is imperative to refer this Bill to a Select Committee.

I do not know how this Bill was drafted. This Bill, I am afraid, is a re-draft of the Ordinance. Under what circumstances such an Ordinance was promulgated, I do not know. Whatever it is, I am forced to express my grief on the floor of the House that this has been very, very badly drafted. This Bill bristles with a number of imperfections and lacuna. The object of this Bill is, in my opinion, neither straightforward, honest and scientific socialism nor does it encourages small-scale industries. I therefore plead that if this Bill is referred to a Select Committee, we can discuss things more harmoniously and in a much temperate climate. The Government have stated that they are not in a hurry and that they are going to nationalise it district after district but the way in which he bill has been drafted shows that they are in at hurry and it is rather funny.

Sir, this Bill will be struck down in a court of law and this is a challenge I am throwing in this House because it is drafted in haste with a number of legal lacuna adn contradictions and it is totally

contrary to the principles of natural justice and it is also *ultra vires* of the Constitution. Article 39 (*c*) of the Constitution says—

'that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment'.

This is part of the Directive principles enumerated in Part IV of the Constitution. They should avoid concentration of wealth and means of production. Now, I would like to know whether this Bill avoids concentration of wealth. It does not. I would like to be enlightened on this point.

Another point is, are we seriously believing that one-bus operator and two-bus operators are big capitalists? I can understand the arguments advanced by some of the protaganists and supporters of the Bill. Let us assume that they are capitalists. But I would like to know honestly, are we encouraging small-scale industries in this State and in this country? In the Punjab and Haryana they have prospered because they have encouraged small-scale industries and let us be frank to admit it and let there be a party politics in this matter. Are we not sending Ministers and others to Haryana to find out how they have developed small-scale industries. Are we going to nationalise small-scale industries. By suddenly nationalising State Transport, you will be throwing out a large number of people on the streets. How are the people going to be benefited? The Hon. Chief Minister has stated "மண்ணைத் தாக்கி வாரிவிடுவது" I do not want to use such strong expression. There may be a lot of mud-slinging against the Government and I would caution the Hon. Chief Minister and the Government to be careful about the future. I myself may indulge in mudslinging later on if any complaint comes to me and I cannot guarantee it . . .

(உறுப்பினர் திரு. எஸ். ஆறுமுகம் முதல் வரிசையில் உட்கார்ந்து கொண்டிருந்தார்)

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் சார். அமைச்சர் வரிசையில் ஒரு அமைச்சர் கூட இருக்கிறார்கள் புதிதாக. அவர் புதிதாக எப்போது சேர்க்கப்பட்டார் என்று விவரம் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இது ஒன்றும் பாயின்ட் ஆப் ஆர்டர் இல்லை.

DR. H. V. HANDE : Now I come to clause 6 of the Bill and the three expressions used there have rather frightened me. Firstly, sub-clause (a) says—

'where the amount can be fixed by agreement it shall be determined in accordance with such agreement.'

Agreement between whom? Is it agreement between the concerned Minister and the party concerned or between the department concerned and the party concerned or between the transport secretary and the party concerned or between the Collector and the party concerned? What is that agreement? So, this is a dangerous expression.

The sub-clause (b) says—

'where no such agreement can be reached, the Government shall appoint as arbitrator . . .'

Who is the arbitrator, I would like to know. You are giving such fantastic powers in the hands of the arbitrator that he can have 'leva thevi' with the owner. In which Act is there such a provision?

Then sub-clause (c) says—

'the Government may, in any particular case, nominate a person having expert knowledge as to the nature of the acquired property to assist the arbitrator.

'and where such nomination is made, the person interested may also nominate an assessor for the same purpose.'

Now, you have introduced into the hands of the assessor a large amount of power which can be expanded or contracted. That is another thing which has frightened me and it may lead to dangerous complications. Now the hon. Member, Thirumathi Jothi Venkatachellum, says that that is elastic. So I request the Government to look into this aspect of the matter.

Even in the case of Income-tax, persons who earn about Rs. 1 lakh are taxed at a higher percentage and those with an income of Rs. 50,000 and less, at a lesser percentage and those with small income are completely exempted. Here it is the reverse.

In this connection, I wish to point out that in the case of T.V.S. and other big companies, three months' notice was given with regard to nationalisation of their transport. As a member of the Communist Party of India has stated, a lot of time was given to them to dispose of their unwanted vehicles, etc. Ceaser's wife should be above suspicion.

Then there is mention in the Bill about the market value and the book value. For instance, if the market value is Rs. 25,000 after five years the market value come down to Rs. 20,000 and the book value will be only Rs. 5,000. So, every year the market value will come down. This aspect of the matter has to be looked into by the Government.

Then, a reference has been made about the profit earned by the Pandiyan Roadways Corporation. The T.V.S. complex was taken over by the Government entirely and therefore there was a tremendous amount of efficiency injected into the Roadways Corporation and they could earn a profit. It will take some time for the Government to destroy the efficiency of the Roadways Corporation.

As regards profit, I want to know how much income-tax was paid by the T.V.S. before the Government take-over. In this connection, I want to point out that 80 per cent of the income-tax is given back to the State. So, the question of profitability is completely exploded. With regard to efficiency, where is the efficiency? It is cmpletely lacking in Government transport. By saying this I am not going to lose a single vote because I know the feeling of the bus passengers in my constituency. I will get more votes than lose votes. I am not cocerned with the politicians but I am concerned with my constituents. In my constitutency out of one lakh of people, 50,000 people use nationalised transport. Out of 50,000, 45,000 go on abusing Government.

They were abusing at the time of Thiru R. Venkataraman. They are now abusing the present Minister. In other words the discontentment they have got while travelling in the bus with difficulty is reflected on the Minister.

"இந்த அமைச்சரின் போக்குவரத்து இலாகா இப்படித்தான் இருக்கும்" என்று சொல்வார்கள்.

The entire travelling public in the buses are dissatisfied. I will not at all be unpopular in saying this. In fact my constituency consist of workers of B. & C. Mills and I will go and say to them 'I have represented to the Hon. Minister the difficulties you are experiencing in the buses because of mismanagement of road transport by Government'. I can boldly say that. There is no fear for me.

The P.W.D. Minister had been Trasport Minister for some time. He knows the difficulty of the travelling public. How many accidents? How many breakdowns? Irregular timings, improper maintenance, lack of avenues for participation of employees because of non-introduction of incentive scheme all these lead only to discontentment among workers. The driver is given Bus A today. Tomorrow he is switched on to some other bus. In the matter of breakdown, many do not know what happens actually. I know this on authority. Suppose there is breakdown of carburettorin a particular bus. That bus will have to be taken to some other bus where there has been breakdown of tyre.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member has taken more time already.

DR. H. V. HANDE: There are not many members participating from our side. I may not also partic'paite too much in the clause by clause discussion. Anyhow I shall finish in ten minutes.

I would like the Hon. Minister to know what is happening? Are all the workers satisfied with the working of nationalised transport? I have now proved 100 per cent that it is not efficient, that the travelling public are too much dissatisfied. I have exploded the argument that nationalisation has resulted in the buses running

efficiently. Profitability also, it is 'zero'. On behalf of workers I can say that everything is not quite all right. They say :—
" இப்படியெல்லாம் நடக்கிறது, சார் உங்களுக்குத் தெரியாது."

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : The time is precious, Sir. The hon. Member can speak the same thing when the Transport Demand comes during the budget session. I do not know how what he is talking is relevant to the Bill?

DR. H. V. HANDE : I will explain how it is relevant.

MR. DEPUTY SPEAKER : I am not supposed to advise the hon. Member. But. . .

DR. H. V. HANDE : The Hon. Minister was asking how it was relevant. He mentioned two arguments, viz., profitability and efficiency, for nationalisation. Those two arguments I am exploding. So it is more relevant. I shall finish quickly.

The stage fares have increased only after the nationalisation has come. Of course, it is unpleasant for the Hon. Minister to hear me. But you cannot avoid it. I will have to say facts, especially when persons are packed like sardines in buses. So, I have exploded both the arguments, efficiency and profitability.

I have a memorandum with me submitted by workers themselves and not by 'mudalaligal'. I have taken two full days to go through everything contained in that memorandum. I have prepared a small note. Do you know what will happen because of this measure? Three to four lakhs of workers will be completely thrown out. In every small town, there may be a small workshop. They say :

நன்றாக இருந்தோம், ஏதோ சிறிய தொழில் நடத்திக் கொண்டிருந்தோம். வந்தார்கள் இந்தப் புண்ணியவான்கள். நடுத் தெருவில் நிற்கிறோம்.

By this, you are destroying it. By this Act itself, you will be throwing out so many people from employment. What about ancillary industries? Autombile spare parts shops, small-scale industries, small tyre retreading companies, these will be affected by this Government measure, can you give jobs for all of them?

Small-service stations, motor repair workshops, in each town and villages, சிறிய சிறிய ஊரிலே electrician shop, small tinkers, painters, welders, radiator repairer, etc., all these will be affected. They all depend on this for their livelihood. What will happen if they are affected? Their wives and children will be thrown out in the streets. What I speak here will be a matter of solace to them. They will vote for me thinking that here is a man speaking about us in the House. Carpenters, seats' stiches, tube vulcanisers, watchmen, tyre retreaders, etc., will be affected.

What are you going to do? You will publish tenders and the rich man will be benefited by submitting the tender. That will be the result. Your socialism benefits the rich. My socialism will benefit these poor people I had named, small tubes and tyre sellers, glass fitters, cobblers, etc. Do you know that these people will be thrown out of employment? I speak on behalf of them.

Finally I come to another question. Article 39 (*c*) states that the State shall in particular direct its policy towards securing that the operation of the economic system does not result in the concentration of wealth and means of production to the common detriment. In the case of T.V.S. and A.B.T. section 15 (3) of the 1971 Acquisition Act provided that all of them will be taken over. But in section 20 (3) of this Act, a proviso is added that only certain number will be taken up. For taking up a Manager, there must be 13 buses. So the managers of all small operators will loss their jobs.

I had already mentioned about how small men like iron smiths, spring setters, body builders, gear box, clutch disc, clutch plate setters, etc., would be affected. So this Act would result in several thousands of people being thrown out of employment.

Clause 1 (3) applies to all stage carriages and contract carriages operating in this State on 14th January 1974. Obviously this will not only to idle buses. I am not an expert but operator. But the departmental instructions seem to be not to allow transfer of idle buses. The operators of even jeeps are not allowed to transfer. He must keep the idle bus till Government takes it over after two or three years. What a funny thing? Clear clarification is necessary on this point.

Next, how is the list regarding take-over drawn? Is there any priority list? First is Nilgiris. Next we do not know which will come? Has it been indicated? Thirumathi Anandanayaki, whispers that it is there on the Schedule. All right. But how much time are you going to take? When you are going to take two or three years, why this hurry for this Bill. That is what I want to ask the Hon. Minister.

Why do you want to take the workshops? There will be small workshops and why do you want to take them over? For instance, if you want to take them over first in the Dharmapuri district, how are you going to do that? Like Allaudin's Lamp are you going to produce miracles?

Again clause 19 (3) makes provision for only employees who are taken up by corporations. What about other employees? How are you going to provide them with employment.

Section 9 (5) of the T.V.S. and A.B.T. Acquisition Act provided for an interim payment of 25 per cent of the compensation. No such provision is in this Bill. Clause 19 (2) decides the properties to be acquired. The appeal under clause 19 (3) is over and the arbitrator gives his award under clause 6 and the appeal against the same provided by clause 12 to the High Court is over. The scheme for determining the compensation and payment is calculated to reduce the operator to the complete mercy and discretion of the executive and department.

Finally, in the Statement of Objects and Reasons appended to the Bill, it is stated that this Bill had been brought forward to avoid unhealthy competition. Who is responsible for the unhealthy competition? It is the Department, it is the Government and it is the Minister who gives routes and they are responsible for it. I am surprised that such a fundamental and basic knowledge of law is not exhibited properly in this Bill. I also wish to point out that with regard to the opening or closing of routes, private operators have no say in the matter and so they cannot be accused of indulging in wasteful competition. If there is wasteful competition, who is to be held responsible? It is only the Regional

Transport Authority who is giving permits. I am speaking subject to correction by an expert in the field. This is shocking. The State Transport has not attained perfection and efficiency to the extent the private operators have attained.

I do not want to take much time of the House and I think I have given a very clear picture of the lacunae in the Bill and I have tried to reduce the discussion to a purely academic level.

இது ஊழல் நிறைந்த ஒரு மசோதா ஆகும். இந்த ஊழல் நிறைந்த மசோதாவை ஏன் நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரவேண்டும்.

I hope and trust the the Hon. Minister will carefully consider it and see that the Bill is referred to a Select Committee. I am in the least bothered about the bus operators. In fact I am antogonistic towards them and I had abused most of the operators personally on the ground that they invariably supported the party in power. Fortunately for us, politics in Tamil Nadu is completely bereft of bus operators.

இந்த மசோதாவினுல் இப்போது அந்த பஸ்களிலே வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படுகிருர்கள் என்ற ஒரே ஒரு காரணத்திற்காக இந்த திருத்தத்தைக் கொண்டுவந்திருக்கிறேன். அதை ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: மிஸ்டர் டிப்டி ஸ்பீக்கர், சார், ஏற்கெனவே பல உறுப்பினர்கள் இந்த மசோதாவைப்பற்றித்தங்கள் கருத்துக்களைச் சொல்லியிருக்கிருர்கள். பஸ் தேசியமயமாக்குவது சம்பந்தமாக இதற்கு முன்னுல் சென்ற 1971-ம் ஆண்டு வந்த மசோதாவைப் பார்த்தால் அதிலே எங்கள் கருத்துக்களைத் தெளிவாகத் தெரிவித்திருக்கிருேம். 1943-ம் ஆண்டிலேயே தமிழ்நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் பஸ்கள் பூராவையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்று அப்போது அமைக்கப்பட்ட கமிட்டியிலே எங்கள் கருத்துக்களை நாங்கள் தெரிவித்திருக்கிருேம். இப்போது இந்த பஸ் தேசிய மயமாக்கப்படும் விஷயத்தை இவ்வளவு காலதமதமாகக் கொண்டு வந்திருக்கிருர்கள் என்பது தான் எங்கள் குறை. இப்போது நீங்கள் கொண்டு வந்திருப்பது எந்த நோக்கத்தில் என்பதை நான் சொல்ல விரும்பவில்லை. அந்த நோக்கத்திற்குள் நான் செல்லத் தயாராக இல்லை. இப்போது கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

மசோதாவிலே இருக்கக்கூடிய ஊனங்களையும், நல்ல அம்சங்களையும் மட்டும் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

In the Satement of Objects and Reasons it is stated ஒரு முக்கியமான விஷயம் ' Operation of the contract carriages have led to a lot of abuse. Many of the contract carriages have been functioning like stage carriages resulting in unhealthy competition. It has therefore, become necessary to nationalise them also.' என்ற ஒரு கருத்து சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதைப்பற்றி இங்கே பேசிய உறுப்பினர்கள் தங்கள் கவனத்தை அதிகமாகச் செலுத்தியிருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களை எல்லாம் எப்படி நல்லமுறையிலே இயக்குவது என்பதை அறிந்து சொல்ல ஒரு கமிட்டி அமைத்தார்கள். அந்தக் கமிட்டியிலே நானும் ஒரு உறுப்பினர். ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டிலே வரக்கூடிய வருமானத்தில் பெரும்பகுதி 'ஆமினி' பஸ்களால் குறைந்துவிடுகிறது என்ற கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. அதன்படி அந்த ஆமினி பஸ்களை எல்லாம் ரத்து செய்தார்கள். ஆனால் அவர்கள் ஹைகோர்ட்டிலே வழக்குத் தொடர்ந்து ஆமினி பஸ்கள் ஓடலாம் என்றும் அதற்குச் சில விதிகளையும் வைத்துத் தீர்ப்பும் வழங்கப்பட்டது. ஆனால் இன்றைக்குப் பார்த்தால் ஸ்டேட் ட்ரான்ஸ்போர்ட்டுக்குப் போட்டியாக எல்லா இடங்களிலும் இந்த ஆம்னி பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. அவற்றை எப்படித் தடுக்கலாம் என்று யோசனை செய்யப்பட்டது. அப்படி யோசிக்கின்றபோதுதான் கான்ட்ராக்ட் பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று ஒரு கருத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அந்தமாதிரி ஒரு கருத்து வந்திருப்பது பாராட்டத்தக்கதாகும்.

இரண்டாவதாக, பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவது என்பதை ஒரு அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவந்திருக்கிறோம் என்று சொன்னால் அதை நான் ஒப்புக் கொள்ளமாட்டேன். அடுத்தக் கூட்டம் வரும்வரை பொறுத்துக்கொள்ள முடியாது; உடனடியாக எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும் என்று சொல்லி, அவசரமாகச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்து, சட்டம் பாஸான அடுத்த நாளிலேயே பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்வதாக இருந்தால் அதுதான் அவசரச் சட்டமாகும். அதை நாங்கள் வரவேற்போம். ஆனால் அதற்கு மாறாக அவசரச் சட்டம் என்று கொண்டுவந்து, அதன்படி சில பஸ்களை முதலில் எடுத்துக்கொள்வது, அதன் பின் படிப்படியாக ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் எல்லாப் பஸ்களையும் எடுத்துக் கொள்வது என்றிருந்தால் இது ஒரு அவசர சட்டமாகாது. இதிலே என்னுடைய கருத்தைத் தெளிவாகச் சொல்கிறேன்.

எப்படி பஸ் பெர்மிட் கொடுப்பதில் ஊழல் ஏற்பட்டதோ அதைப்போலதான் பஸ்களைத் தேசியமயமாக்குவதிலும் ஊழல் மலிந்திருக்கும் என்பதில் சந்தேகமே இல்லை என்பதை மீண்டும் மீண்டும் வலியுறுத்தித் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதனால்தான் பொறுக்குக் குழுவுக்குச் சென்று இது காலதாமதம் ஆகக்கூடாது என்ற கருத்திலே சொல்லிக்கொள்கிறேன், 4-வது பாராவிலே On and from such date as may be specified என்பதற்குப் பதில் On and from the date of the Act என்று இருக்கவேண்டும். எல்லாப் பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று இருக்கவேண்டும். 'ஷெட்யூல்' ஒன்று அபாலிஷ் செய்யப்பட வேண்டும். இருக்கக்கூடிய மொத்த கான்ட்ராக்ட் காரேஜ்களையும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று இருந்தால் வரவேற்கத் தக்கதாகும். அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

அடுத்ததாக, இதிலே 16-வது பிரிவைப் பார்த்தால் அது எனக்குக் கொஞ்சம் பயமாக இருக்கிறது. Grant of temporary permits to operators. என்று சொல்லும்போது, அதை நாம் கொஞ்சம் யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். நாம் பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துவிடுவது என்று வருகிறபோது டெம்பரரி பெர்மிட் எதற்காகக் கொடுக்கவேண்டும்? ஏற்கெனவே நாம் 75 மைல்களுக்கு மேலே செல்லக்கூடிய பஸ்களை எடுத்தபோது அவர்கள் ஹைகோர்ட்டுக்குப் போய், பின் சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போய், அதன் பின்னல் அரசாங்கம் பிறப்பித்த உத்தரவு சரியானதுதான் என்று தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டது. அதற்குப் பின்னல் இந்த மசோதாவிலே டெம்பரரி பெர்மிட் வழங்க வகை செய்யப்பட்டிருப்பதில் பொருளில்லை. ஆகவே, டெம்பரரி பெர்மிட் வழங்குவது என்பதை எடுத்துவிட வேண்டும். இனி எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக்கொள்வது என்று சொல்லும்போது, ஏன் தர்மபுரி மாவட்டம், நீலகிரி மாவட்டம் என்று விட்டு வைக்கவேண்டும்? ஏன் டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கவேண்டும்? இந்த முரண்பாடுகள் இருப்பதால் 16-வது பிரிவு நமது நோக்கத்தை மீறக்கூடியதான, நாம் அஞ்சத்தக்க விதமான ஒரு பிரிவாக இருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல. 20(3)-வது பிரிவை எடுத்துக்கொண்டால் அது தொழிலாளர் சம்பந்தமாக இருக்கிறது. ஏற்கெனவே ஒவ்வொரு பஸ்ஸுக்கும் டிரைவர், கண்டக்டர் இருக்கிறார்கள், ஒரு பஸ்ஸுக்கு 'எஃபிஷியன்ஸிக்காக' இரண்டுபேர், மூன்றுபேர் போட்டிருப்பார்கள். ஆகவே, தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில் வரையறை இல்லாமல், ஒரு பஸ்ஸுக்கு 2½ தொழிலாளர்கள் இருந்தாலும், 3½ தொழிலாளர்கள் இருந்தாலும் எல்லோரையும் எடுத்துக்

1973 பிப்ரவரி 13] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

கொள்ளவேண்டும். இல்லையென்றால் ரிட்ரஞ்ச்மென்ட் ஏற்பட்டு, அன்எம்பி ளாய்மென்ட் பிராபிளம் அதிகமாகும். We should not create unemployment. ஆகையால் தொழிலாளர்களுக்கு காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதைப்பற்றி யோசிக்காமல் எல்லாத் தொழிலாளர்களையும் எடுத்துக் கொள்வதற்கு வகை செய்யவேண்டும்.

அடுத்து, இந்த பஸ்களுக்கு காம்பென்சேஷன் கொடுப்பதைப் பற்றி எனது கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஏற்கெனவே 12 பஞ்சாலைகளை நாம் தேசியமயமாக்கியபோது என்ன கொள்கையை கடைபிடித்தோமோ அதே மாதிரி முறையை பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளும்போதும் கடைபிடிக்கவேண்டும். ஒருவருக்கு 20 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்குத் தகுந்த முறையிலே கொடுக்க வேண்டும். 10 பஸ்கள் இருந்தால் அதற்குத் தகுந்தமாதிரி கொடுக்கவேண்டும். ஒரு பஸ், இரண்டு பஸ் என்று வைத்திருக்கிறவர்களுக்கு அந்த அடிப்படையிலே பார்த்தால் கொஞ்சம் அதிகமாகக் கொடுப்பதாகத் தோன்றும். அப்படிப்பட்ட சிறு பஸ் முதலாளிகள் கஷ்டமான நிலையில்தான் இருக்கிறார்கள். நான் அந்த முதலாளிகளுக்கு ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக்கிறேன். ஏதோ அவ்வப்போது 300, 400 ரூபாய் கையிலே வருகிறது என்று நினைத்து ஏமாந்துவிடாதீர்கள். சீக்கிரத்திலே ஏமாற்றம் அடையக்கூடிய நிலை உருவாகிவிடும். கேரளத்திலே அப்படி உருவாக்கப்பட்டிருக்கிறதைப் பற்றிச் சொன்னேன்.

கேரளத்தைப் பொறுத்தவரையிலே சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கு அதிகமாகக் காம்பன்சேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவர்களைப்போல இங்கேயும், ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம்; இரண்டு பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு 1½ லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம்; மூன்று பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு 2 லட்சம் ரூபாய் கொடுக்கலாம். இப்படி ஒன்று, இரண்டு, மூன்று பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு, மற்ற விவகாரங்களைப் பற்றிப் பார்க்காமல் இந்தமாதிரியாகக் காம்பன்சேஷன் கொடுக்கவேண்டும். இப்படி மேலே போகப்போக அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்குக் கொடுக்கும் விகிதம் குறைத்துக்கொண்டே வரவேண்டும். அப்படிச் செய்தால்தான் சோஷியல் ஜஸ்டிஸ் இருக்கும். ஆகவே, அது ஒரு சோசியல் ஜஸ்ட்டிஸ்சாக இருக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

ஏற்கனவே நாம் செய்த தவறு வேறு இருக்கிறதே. நான் அன்றைக்குக் கொடுத்த திருத்தத்தை ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை நீங்கள். டி.வி.எஸ்., எஸ். ஆர். வி. எஸ்., ஏ. பி. டி., பஸ்ஸுகளை எடுக்கும் பொழுது அதையொட்டி

இருக்கும் ஒர்க்ஷாப்பையும் எடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னோம். அப்படி நீங்கள் எடுக்கவில்லை. அதே மாதிரி இங்கே சிறு ஆப்பரேட்டர்ஸ்களுக்கு எவ்வளவு பெரிய ஒர்க்ஷாப் இருக்கும் என்று தெரியவில்லை. மற்றும் எவ்வளவு அன்சிலரி இன்டஸ்டீரிஸ் இத்தொழில் சம்மந்தமாக இருக்கின்றன. அவற்றிலே பணிபுரியும் தொழிலாளர்களின் பிரச்சினை வரும்பொழுது அவர்களின் பிரச்சினைகளுக்கு இந்தத் தேசியமயம் பரிகாரம் கண்டதாக அமையவேண்டும். நாம் எடுத்த நடவடிக்கையின் மூலமாக வேலையில்லாத் திண்டாட்டத்தைப் பெருக்கினோம் என்ற குற்றச்சாட்டிற்கு இடம் இருக்கக் கூடாது. பல பேர் தொழிற்சாலைகளை வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளை எல்லாம் கவனத்தில் கொள்ள வேண்டும்.

(திரு. நா. வீராசாமி தலைமை)

இன்னொரு விஷயம், நாம் தேசியமயம் ஆக்கும் பொழுது ஏற்கனவே பி. ஆர். சி. இருக்கிறது. பி. ஆர். சி. பக்கதிலே இருக்கக் கூடிய சிறு பஸ்களை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுத்தோம். அதைச் செயல்படுத்தாமல், இன்னமும் இந்த அரசு ஏன் தயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. அதே போல், பொள்ளாச்சிக்குப் பக்கத்திலே ஓடுகிற சிறு பஸ்களை எல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று கொள்கை ரீதியாக முடிவு எடுத்தோம். அதுவும் இன்றைக்கு நிறைவேற்றப் படாமல் இருக்கிறது. ஆகவே, பி. ஆர். சி. க்கு பக்கத்திலே இருக்கக் கூடிய பஸ்களை பி. ஆர். சியிலே சேர்ப்பதற்கும், பல்லவா ரோட்வேசை ஒட்டி இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் பல்லவாவிற்கு போவதற்கும் ஆவன செய்ய வேண்டும். இந்த முறையிலே நாம் இணைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன். இந்த பஸ் தேசியமயம் ஆக்கும் பிரச்சினையே இங்கிலாந்து நாட்டிலே எப்படி வந்தது என்றால், சிறு பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் ஸ்டிரைக் செய்து, அன்றைக்கு இதைக்கொண்டு வந்தார்கள். அன்றைக்கு பார்லிமெண்டிலே நடந்த விவாதத்தைப் பார்த்தால் We will not allow the small operators to hold the country to ransom என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆக, இந்த முறையில் பஸ்களை தேசியமயம் ஆக்க வேண்டுமென்று காரியங்களைச் செய்தார்கள். இப்பொழுது எல்லா பஸ்களையும் "இலண்டன் பாசன்ஜர் டிரான்ஸ் போர்ட்டிலே" தான் வைத்திருக்கிறார்கள். நம்முடைய கொள்கையின் ரீதியாக இப்படிச் சிறு, சிறு முதலாளிகள் உருவாகி அவர்களுக்கு எந்தவித நஷ்டமும்

இல்லாத நிலை ஏற்பட வேண்டும் என்பதற்காகத் தான் அவர்களுக்குக் கணிசமான நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்பட வேண்டும், அதே நேரத்திலே பஸ்களையும் படிப்படியாக எடுக்கவேண்டும் என்ற கொள்கையும் இருக்கிறது. It is the very nagation of nationalisation. நாங்கள் சோஷலிச சமுதாயத்தை என்று இந்த ஆட்சியினர் சொல்லும்பொழுது 5 ஆண்டு காலத்திலே படிப்படியாக பஸ்களை நேஷனலைசேஷன் செய்வோம் என்பதையும் ஒத்திட்டுப் பார்த்தால், சோஷலிசத்திற்கும் இதற்கும் எந்தவிதமான சம்மந்தமும் கிடையாது என்று நான் நினைக்கிறேன். போக்குவரத்துத்துறையை அரசே ஏற்று நடத்தவேண்டும் என்பதும், அதிலே வரும் இலாபத்தைத் தனியாருக்குக் கொடுக்கக்கூடாது என்பதிலேயும் யாருக்கும் கருத்துவேறுபாடு இருக்கக் கூடாது. வெளிநாடுகளிலே, அதுவும் சோஷலிச நாடுகளிலே போய்ப்பார்ப் போமானால் நிலைமை நமக்கு நன்றாகப் புரியும். வெளிநாட்டைச் சேர்ந்த ஒருவர் என்னிடம் சொன்னார், உங்கள் நாடு பின்தங்கிய நாடாமே, பஸ்ஸுக்காக பிரயாணிகள் செலுத்தும் கட்டணத்தைக் கூடத் தனிப்பட்டவர்கள் பெற்று அனுபவிக்கும் நிலைமை இருக்கிறதாமே என்றார். எனவே, அது ரெயில் போக்குவரத்து என்றாலும், ரோடு போக்கு வரத்து என்றாலும், விமானப் போக்குவரத்து என்றாலும் கப்பல் போக்குவரத்து என்றாலும் அது எல்லாம் தனியார் கையிலே இருக்கக்கூடாது என்பதிலே அபிப்பிராய பேதமே கிடையாது. அந்த அடிப்படையிலே தான் இந்த மசோதாவை நாம் பார்க்கவேண்டும். இந்த மசோதாவை இன்னும் கொஞ்சம் முறையாகத் தயாரிக்க வேண்டும். நம்முடைய "லா டிபார்ட் மெண்ட்" இன்னும் நன்றாகச் செயல்பட வேண்டும். It has to be toned up கடைசியிலே அது செலக்ட் கமிட்டிக்குப் போனாலும் அது உருப்படியாகுமா என்பதிலே எனக்கு நம்பிக்கையில்லை. There must be precision அது வள, வள என்று நீண்டுகொண்டே இருக்கிறது. இங்கே வரும் பில்களை பொறுத்த வரையில் வள, வள என்று இருப்பது பொருத்தமில்லை.

இந்த பில்லிலே கூட பல பகுதிகள் பலவிதமான அர்த்தம் கொடுக்கும் வகையிலே செய்யப்பட்டிருக்கிறது. எனவே, இது எல்லாம் திருத்தி அமைக்கப்பட வேண்டும் என்ற நிலை இருக்கிறது. இருந்தாலும் கொள்கை ரீதியாக ஏற்றுக்கொண்டு, இதைச் சர்க்காராலே அமல் நடத்தப்பட வேண்டு மென்று கேட்டு, எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I would like to offer some remarks regarding this Bill.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1973 பிப்ரவரி 13

So far as nationalisation is concerned, our party supports nationalisation of buses, which are public utility services and such nationalisation is a welcome measure. There is no difference of opinion regarding that. But this Bill is something like a Damocle's sword as it were, and which operator would be affected is a matter which will have to be considered. The pivot of power is concentrated in the executive and executive power is likely to be used against those against whom the executive has got some axe to grind. Those people would be victimised. That is the point I am going to stress.

There are some drastic provisions in this Bill and this may be a replacement of the ordinance but ordinance will have to become law and there is no point in our arguing that this should be referred to a Select Committee. However much we may argue for it, the Government with its majority here would not yield to that. That is a foregone conclusion. I do not want to emphasise that aspect. But it would be better if the whole matter is discussed threadbare in the Select Committee so that the views of various political parties may be canalised and appropriate decisions taken. What are the salient provisions is the next point I am going to urge.

I refer to clause 4 of the Bill which deals with vesting of stage carriages, contract carriages, etc., in the Government. It says—

' It shall vest in the Government absolutely and free from all encumbrances and such property referred to in this sub-section which vests in the Government shall, by force of such vesting, be freed and discharged from any trust, obligation, mortgage, charge, lien, hire-purchase agreement or otherwise and all other encumbrances of transactions affecting such property; and any attachment, injunction or decree or order of any court restricting the use of such property in any manner shall be deemed to have been withdawn; and any person interested shall have no claim to or in relation to such property, except a claim to the amount in respect of such property under this Act. : "

Sir, this would be opening the floor-gates of litigation. Of course, the Government have got powers to vest all property but when compensation is paid, the rights of the bus opeartors which accrued previously, that is prior to the date on which the Act s deemed to have come into force, will have to be safeguarded.

Also, there may be rights of other intermediaries which will have to be safeguarded under the law. If there are bogus rights, the Government need not listen to it. For instance, in the case of land acquisition, all the parties concerned are entitled to a share in the amount of compensation. Similarly, the amount of compensation that is determined for an operator can be equitably apportioned among the various persons concerned. So, it would be better and well advised that all legal safeguards are taken.

The next point is regarding principles and methods for determination of compensation. The 25th Amendment of the Constitution gives wide powers.

Now I refer to clause 6. If there is agreement, there is nothing to say about it. But where there is no agreement, an arbitrator will have to be appointed and the Government can nominate an arbitrator and the party interested may also nominate an assessor. These are the salient provisions that have been incorporated in clause 6 of the Bill.

Sir, the principles are set forth and how the compensation will have to be worked out is also given in the Schedule. The compensation would vary from 4 per cent to 85 per cent–which is the optimum–depending upon the number of years. These are guiding principles which the arbitrator will have to take note of. If these principles are to be borne in mind, why should other matters be delegated as is provided for in clause 32 (*a*) of the Bill ? There is excessive delegation of power under the rule-making powers and I think such wide rule-making powers should not be left in the hands of the executive. These powers should be incorporated in the provisions of the Bill itself so that there shall not be any room for any complaint against any officer or any arbitrator who is likely to be appointed. That is the reason why the hon. Member, Thiru James, has given notice of an amendment that the arbitrator should be the District Judge. So, it would be better if a District Judge is appointed as an arbitrator, because a seniormost person who has got a lot of experience would be in a position to deliver the goods and discharge his functions fearlessly irrespective of the pressure that would be put by the operators or by the other side.

Another point which has been referred to by the Hon. Member, Thirumathi Anandanayaki, is with regard to the payment of compensation. If the compensation does not exceed Rs. 10,000 it would be paid in one lumpsum. In other cases it would be paid in three equal annual instalments. Why not increase the amount from Rs. 10,000 to Rs. 20,000 so that the people who are affected, at least the small operators, will get the amount in a lumpsum which would enable them to start alternative industries ? That is a matter which the Government will be well advised to consider.

The next point is regarding workers. The details regarding the number of workers like drivers, conductors and supervisors who would become employees of the Corporation have been given in clause 20 of the Bill. In this conection, I want to point out that in our district many persons who had put in many years of service in the private motor companies before nationalisation, did not get employment, and whereas persons who had put in a lesser number of years of service and under-qualified got employment. So, my submission is that all those persons who are now working in the private transport companies should be provided with employment and there should be no discrimination whatsoever. It may be that some persons who have been employed by the management, may not possess the requisite technical qualifications, experience and knowledge but their rights would have to be protected. I think when the whole legislation is implemented, care would be taken to look into the various aspects of the matter.

The next point is with regard to clause 28 which bars the jurisdiction of civil courts. Of course, it has become a fashion of the day to bar the jurisdiction of the civil courts. In this connection, I wish to point out that the officers who are to deal with this matter, should act with utmost care and caution so that their award or orders will not be questioned in civil courts. Of course, the officers are also ordinary humanbeings and they are liable to have the weakness of humanbeings. When such an important legislation is being enacted, why should the jurisdiction of the civil courts be barred ? The jurisdiction of the civil courts should, on no account, be taken away. I would once again reiterate that in the matter of the implementation

of the Bill, care and caution should be exercised and the provisions of the Bill should not be used against the persons who have been supporting the Opposition Parties. If there are victimised, there would be discontent in the country. With these observations, I generally welcome the Bill.

மாண்புமிகு மாற்றுத் தலைவர் (திரு. நா. வீராசாமி): மன்ற அனுமதியுடன் இன்றைய அலுவல் முடியும்வரை நேரத்தை நீடிக்கிறேன். ...ி.ப 1-30

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை பொதுவாக மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவரும் வரவேற்றார்கள் என்றே நான் கருதுகிறேன். குறிப்பிட்ட ஒன்றிரண்டு கருத்துக்களை மட்டும் அவர்கள் இங்கே திருத்தமாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் முதலாவதாக நஷ்ட ஈடு என்பதைப்பற்றி ஒரு விளக்கத்தை அளித்துவிடுவது பொருத்தமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன். நஷ்ட ஈட்டைப் பொறுத்தவரையில் முதலிலே நஷ்ட ஈடு என்றால், நஷ்டம் இருந்தால் தான் ஈடு செய்ய வேண்டும். ஆனால் பஸ் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில் நஷ்டம் இருக்கிறது என்று யாரும் சொல்வதற்கில்லை. ஆகவே, ஈடு செய்ய வேண்டுமென்பதே நாம் கூடுதலாக கொடுப்பது என்பதை நாம் கவனத்திலே கொள்ளவேண்டும்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: நஷ்டம் இல்லையென்று சொன்னார்கள். சின்ன சின்ன பஸ்காரர்களெல்லாம் மார்வாரியிடம் ரூ. 2 லட்சம், ரூ. 3 லட்சம் கடன் வாங்கிதான் பஸ் ஓட்டுகிறார்களே தவிர, லாபத்தை வைத்துக்கொண்டு ஓட்டுகிறார்கள் என்று சொல்வது தவறு. கடன்கொடுத்தவர்கள் வீட்டிலே வந்து நிற்பார்கள். நீங்கள் பஸ்ஸை எடுத்துக்கொண்டு விடுவீர்கள். அவர்கள் கடன் கொடுக்கும் பொழுது, ½ ஏக்கர், 1 ஏக்கர் என்று பாண்டிலே கையெழுத்து வாங்கியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கு நஷ்டம் இல்லையென்று சொல்வது சரியல்ல.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்வதைப் போல் இருந்தால் இந்த சட்டத்தை ஆப்பரேட்டர்கள் மகிழ்ச்சியாக வரவேற்பார்கள் என்று தான் நான் கருதுகிறேன். ஆனால் 900 பேர் கோர்ட்டுக்குப் போயிருக்கிறார்கள். அதிலிருந்தே தெரிகிறது உண்மை.

பொதுவாக, சாதாரணமாக, ஒரு பஸ் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஒரு லட்சம் கிலோ மீட்டர் ஓடும் என்று நாம் கணக்கிடுகிறோம். அப்படி பார்க்கிறபொழுது, ஒரு பஸ் 5 ஆண்டுகளுக்கு 5 லட்சம் கிலோமீட்டர் சாதாரணமாக ஓடும். ஒரு பஸ்

5 ஆண்டுகள், நல்ல நிலைமையிலே, கண்டிஷனிலே இருக்கும் என்று நாம் நிர்ணயிக்கிறோம். அது ஒரு காலவரையறை. அதற்குப் பின்னாலே அதை மாற்றியமைப்பதோ, திருத்தி அமைப்பதோ, ரிப்பேர் செய்வதோ, வேறுவகையிலோ, சாதாரணமாக அதை ரிப்பேர் செய்து ஓட்டுகிறார்கள். அதனால்தான் இன்கம் டாக்ஸ் டிபார்ட்மெண்டில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 30 சதவீதம் தேய்மானம் தருகிறார்கள். 5 ஆண்டுகளான பஸ்கள் தேய்மான விகிதத்திலே மட்டும் 85 சதவிகிதத்தை ஓனர்கள் வைத்துக்கொள்ள முடியும். இப்பொழுது 5 ஆண்டுகளான பஸ்களுக்கு 59 சதவிதம் வேறு காம்பன்சேஷன் தருகிறோம். அப்படிப் பார்க்கிறபொழுது பஸ்ஸை மாற்றுவதற்கு வேண்டிய தேய்மான செலவையும் அவர்கள் பெற்றுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதோடு மட்டுமல்லாமல், தரப்போகிற 59 சதவிதத்திலும் ஏன் அதிலேயும் 6 மாதத்திலிருந்து 5 ஆண்டுகள் வரை என்று நிர்ணயித்திருந்ததில் 85 சதவிகிதத்திலிருந்து 59 சதவிகிதம் என்று நாம் தருகிறோம். ஆகையினாலே எந்தவிதமான பாதகமும் இல்லை.

கூடுதலாக சர்வீஸ் அளித்த வண்டிகளை, குறிப்பாக 14 ஆண்டுகள் ஓடிய வண்டிகளை எடுத்துக்கொண்டால், அவை ஓட்டுவதற்கு லாயக்காக இருக்குமா என்பது ஒரு பிரச்சினை, 98.9 சதவிகிதத்தை தேய்மானமாக ஏற்கனவே பிடித்து வைத்துக்கொள்ளுகிறார்கள். ஆகவே, அவர்களுக்கும் மேலும் நஷ்டஈடு தருகிறோம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஏற்கனவே கிரயத்தைப் பெற்றுக்கொண்டு விட்டார்கள், அதற்கும் மேலே நாம் தருகிறோம் என்பது தான் பொருள். 14 ஆண்டுகள் கழித்து பஸ்களுக்கு என்ன விகிதாசாரம் என்று பார்ப்போமானால் முதல் ஆண்டுக்கு 30 சதவிகிதம் என்று குறைத்தால் இரண்டாவது ஆண்டுக்கு 70 சதவிகிதம் என்றும் மூன்றாவது ஆண்டுக்கு 40 சதவிகிதம் என்றும், மூன்றாவது ஆண்டுக்கு 30.43 சதவிகிதம் என்றும் நான்காவது ஆண்டுக்கு 24.1 சதவிகிதம் என்றும், ஐந்தாவது ஆண்டுக்கு 16.9 சதவிகிதம் என்றும், ஆறாவது ஆண்டுக்கு 11.9 சதவிகிதம் என்றும், ஏழாவது ஆண்டுக்கு 11.9 சதவிகிதம் என்றும், எட்டாவது ஆண்டுக்கு 8.4 சதவிகிதம் என்றும், ஒன்பதாவது ஆண்டிலே 5.9 சதவிகிதம் என்றும், பத்தாவது ஆண்டிலே 4.2 சதவிகிதம் என்றும், 11 வது ஆண்டிலே 3 சதவிகிதம் என்றும், இந்த வகையிலே வருகிறது. ஆகவே, நாம் இங்கே நிர்ணயித்திருக்கிற சதவிகிதமானது, அதை விடக் கூடுதலாக, அதுவும் குறிப்பாக பழைய வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையிலே புக் வால்யூவைப் போல $3\frac{1}{2}$ மடங்கு கூடுதலாகக் கொடுத்திருக்கிறோம். அது கூட, நாம் ஏற்பாடு செய்தது கூட திடீரென்று நாங்களாக கணக்குப் போட்டதல்ல.

இதற்கு முன்னாலே 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் உள்ள நிறுவனங்களை நாட்டுடமை யாக்குகிற நேரத்தில், டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ், ராமன் அண்ட் ராமன் ஆகிய கம்பெனிகளில் பழைய வண்டிகளை அவர்கள் என்ன விலைக்கு விற்றார்கள் என்பதையும் பார்த்து, அந்த அளவுபற்றி அவர்களோடு பேசி, வெளி விலையும் இல்லாமல், புக் வால்யூவும் இல்லாமல்—அப்பொழுது அரசியல் சட்ட 25-வது திருத்தம் வரவில்லை—3½ மடங்குக் கொடுத்தால் எல்லா வகையிலும் போதும் என்பதை அவர்களே ஒப்புக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகையினால்தான் பழைய வண்டிகளுக்குப் புக் வால்யுவைவிட, இன்கம் டாக்சிலே இருக்கிற வால்யூவைவிட 3½ மடங்கு அதிகமாகக் கொடுக்கிறோம். அதற்காகத்தான் அவற்றை ஷெடியூலிலேயே கொடுத்துவிட்டோம். இன்றைக்கு ஷெடியூலிலே இருப்பதுதான் மார்க்கெட் வால்யூ. தமிழ் நாட்டிலே மாக்கெட் இல்லை என்பதை அவர்கள் ஒப்புக்கொள்வார்கள். வெளி விலையென்று தெளிவாகவே போட்டிருக்கிறோம். ஏன் விளக்கமாகப் போட்டிருக்கிறோம் என்றால், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னதைப் போல ஒரு பஸ்ஸுக்குக் கூடுதலாகக் கொடுத்துவிட்டார்கள், இன்னொரு பஸ்ஸுக்குக் குறைவாகக் கொடுத்துவிட்டார்கள் என்று சொல்லக்கூடும். எதற்கெடுத்தாலும் மார்க்கெட் வால்யூ மாறுகிறது என்று சொல்லக்கூடும். ஆகவே, எதை மார்க்கெட் வால்யூ என்று நாம் கருதுகிறோமோ அதையே ஒரு ஷெடியூலாகப் போட்டால் அதிகாரிகளோ மற்ற யாருமோ தவறு செய்யமுடியாது. compensation care be fixed by agreement. என்று இருக்கிறது. ஆகவே இஷ்டப்படி பிக்ஸ் பண்ணலாம் என்று சொன்னார்கள். அப்படி முடியாது. ஏனென்றால், ஷெடியூலில் இருக்கிற ரேட்டுக்குத்தான் அவர்கள் உடன்பாட்டிற்கு வரவேண்டும், வரமுடியும்.

உதாரத்திற்குச் சொல்ல வேண்டுமானால் அரசாங்கப் போக்குவரத்து பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், 45 பஸ்களை எடுத்து அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற அமைப்பை சேலத்திலே அமைத்திருக்கிறோம். 45 பஸ்களுக்கு காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதற்கு வால்யூ போட்டோம். புக் வால்யூ ரூ. 6 லட்சம் தான் வருகிறது. ஆனால் போடப்பட்டிருக்கிற இந்த விலைப்படி, கிட்டத்தட்ட ரூ. 16 லட்சம் வருகிறது. ஆகவே, புக் வால்யூவைவிட இதுதான் உண்மையானது என்பதை நாம் உணர்ந்துகொள்வோமானால், பெரிய கம்பெனிகளுக்குக் கொடுத்திருப்பதையும் பார்ப்போமானால், மார்க்கெட் வால்யூ என்று போடுவதைவிட ஒவ்வொரு வண்டிக்கும் இவ்வளவு வால்யூ என்று சட்டசபையே தீர்மானித்துவிட்டால் அதற்குப் பின்னால் எந்தவிதமான சங்கடமும் இருக்காது என்பதற்காகத்தான் இதைத் தெளிவாகப் போட்டிருக்கிறோமே தவிர வேறல்ல என்பதை தெரிவித்துக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இந்த சட்டத்திலே தொழிலாளர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பை பற்றி சொன்னார்கள். இந்த சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையிலே நீலகிரி மாவட்டத்திலே நாம் இதை அமுலுக்குக் கொண்டுவந்துவிட்டோம். அங்கு இருக்கிற எல்லா தொழிலாளர்களையும் எடுத்துகூட்டிப் பார்த்தோம். நாம் போட்டிருக்கிற விகிதத்திற்குக் குறைவாகவே அது வருகிறது. ஒரு பஸ்ஸுக்கு இவ்வளவு பேர் என்று அனுமதி அளிக்கிறோமோ அந்த விகிதத்திலேதான் போட்டிருக்கிறோம். நடைமுறையிலே இருப்பதைப் பார்த்துத்தான் போட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, இந்த சட்டத்தின்மூலம் வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விடும் என்று சொல்லமுடியாது. வேலை வாய்ப்புகள் நிறைய இருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால் அது கூடும். இதை நம்பி இருக்கிறவர்கள், சிறு சிறு தொழிற்சாலை வைத்திருந்தவர்கள் எல்லாம் நசித்துப்போவார்கள் என்ற கருத்தையும் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அந்த தொழில் புரிந்தவர்கள் வெறும் பஸ்ஸுக்கு மட்டும்தான் ரிப்பேர் செய்கிறார்கள் என்று நண்பர்கள் கூறினர். லாரிகள் இருக்கின்றன, டாக்சிகள் இருக்கின்றன, ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இருக்கின்றன. இன்னும் பலவற்றை தேசிய மயமாக்காமலே இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். அவைகளையெல்லாம் ரிப்பேர் செய்வதற்குக் கூட இந்தப் பணிமனைகள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன என்பதை நாம் மறைத்தோ, மறந்தோ பேசுவது சரியல்ல என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். பொதுவாக, பொதுத் துறையிலே சரியாக நடைபெறுவதில்லையென்று சொன்னார். அதை முதலிலே சொல்லிவிட்டு பிறகு சட்டத்திற்குப் போகலாமென்று கருதுகிறேன். நாம் எடுத்து நடத்துகின்ற நிர்வாகம் சீராக அமைந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை. அதே நேரத்தில், நாம் எதிர்பார்க்கின்ற அளவுக்கு அது வரவில்லையென்று சொல்வார்களானால் நான் ஏற்றுக்கொள்வேன். நம்முடைய நாட்டுடமைப் போக்குவரத்துத் துறையிலே ஒரு பகுதி பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம். ஒரு பகுதி அரசாங்கக் கழகமாக வைத்திருக்கிறோம். சென்ற ஆண்டு அதில் ரூ. 30 லட்சம் நஷ்டம். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்திலே சென்ற ஆண்டு ரூ. 1 கோடி நஷ்டம். இந்த ஆண்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 50 லட்சம் நஷ்டம் வரும். அரசாங்கத்துறையிலே இந்த ஆண்டு ரூ. 1 கோடி லாபம் வரும் ஆக மொத்தத்தில் ரூ. 50 லட்சத்திற்கு லாபம் அளிக்கக் கூடிய வகையில் நாம் போருந்துகளை வைத்திருக்கிறோம் என்று பார்க்கிற பொழுது பொதுத் துறையிலே வைத்துக்கொண்டால் எதுவும் சீர்கெட்டுப் போய்விடும் என்று சொல்வது நியாயம் அல்ல.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்னார்கள். கோட்டிலே அடிப்பட்டுப் போகும் என்ற சாபத்தைக் கொடுத்தார்கள். பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் கெடுவதற்கு இன்னும் கொஞ்ச நாள் பொறுங்கள் என்று சொன்னார்.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: சாபம் அல்ல, ஒரு எச்சரிக்கை.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மிக்க நன்றி. எச்சரிக்கை கொடுத்திருக்கிறேன் என்று சொன்னார். அந்த பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகத்தை நாம் எடுத்தபிறகு நல்ல முறையிலே நடந்து வருகிறது. முதலாளிகளுக்குத் தரவேண்டிய காம்பன்சேஷனுக்காக அவர்களிடமிருந்து நாம் பஸ்களை எடுத்து நடத்தி செலவுபோக மிச்சப் பணத்திலே, 20 லட்சம் ரூபாய்கள் கொடுத்திருக்கிறோம். அதைப்போலவேதான் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக எடுத்த பஸ்களுக்காக 11 லட்சம் ரூபாய் நஷ்ட ஈட்டிற்காகக் கொடுத்திருக்கிறோம். சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்காக நாம் எடுத்த பஸ்களுக்காக 5 லட்சம் ரூபாய் காம்பன்சேஷனைக் கொடுத்திருக்கிறோம். இதுவரையிலும் பொதுத் துறையிலே, இந்தியாவினுடைய வரலாற்றில் பஸ்களை எடுத்தபிறகு அதிலே சம்பாதித்து மிச்சப் பணத்திலே அந்த முதலாளிகளுக்குக் கொடுத்தது இல்லை என்பதை உணர்வார்களானால் போக்குவரத்தை நாட்டுடமையாக்குவதன்மூலமாக எவ்வளவு வருவாய் அரசாங்கம் பெறமுடியும் என்பதற்கான ஒரு சிறந்த கணக்கை அது காட்டும்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சிலர் பேசியபொழுது, மாவட்டம் மாவட்டமாகப் போவதைவிட பஸ் உரிமையாளர்களின் எண்ணிக்கையை வைத்து எடுத்துக்கொண்டு வந்திருக்கலாமே என்ற கருத்தைத் தெரிவித்தார்கள். அந்தக் கருத்து பரிசீலிக்கப்படாத கருத்தல்ல ஏற்கனவே பரிசீலிக்கப்பட்ட கருத்துத்தான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. பரந்தாமன் அவர்கள் கூறியதைப்போல் தனியார் துறையையும் அரசாங்கத் துறையையும் ஒன்றாகச் சேர்த்துவைத்துக் கொண்டு நடத்துகின்றபோது உள்ள சிக்கல்களை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எல்லோரும் அறிவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

75 மைல்களுக்கு மேற்பட்ட பேருந்து வழித்தடங்களை நாம் ஏற்று நடத்த வேண்டுமென்று தீர்மானம் போட்டு அமல்நடத்தும் பொழுது அவர்கள் 70 மைல் வரையிலும் வருவார்கள். நாம் ஏற்று நடத்துவதை எதிர்த்து கோர்ட்டிற்குப் போவார்கள். இப்படிப் பல்வேறு பிரச்னைகளும், சூழ்நிலைகளும் வந்ததன் விளைவாகத்தான் இன்றைக்கு நாம் ஒவ்வொரு மாவட்டமாக எடுத்துக் கொண்டு அந்த மாவட்டத்தில் உள்ள எல்லா வழித் தடங்களையும் எடுத்துக்

கொண்டு அதன்மூலம் எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் போக்குவரத்து வசதியை திட்டமிட்டுச் செய்வதற்கு இயலும். அது மட்டுமல்லாமல் தனியார் போட்டிகள், விபரீத விளையாட்டுகள் இவையெல்லாம் நிச்சயமாக இருக்காது என்ற நிலையிலேதான் இந்த முடிவுக்கு வந்திருக்கிறோம். மாவட்டம் மாவட்டமாக எடுத்துக்கொள்வதைப்பற்றி ஏற்கனவே தலைமை நீதிமன்றம் வரையிலும் சிலர் போய் தலைமை நீதிமன்றமும் அது சரியான கொள்கைதான் என்று எடுத்துக் கூறியிருக்கிறது. மாவட்ட வாரியாக நாம் எடுத்துக் கொண்டால், 200 பஸ்களை வைத்து நடத்திக்கொண்டிருந்த போக்குவரத்தை அதே டிரிப்களை, அதே ஷெட்யூல்களை வைத்து 150 பஸ்களை மட்டும் வைத்துக்கொண்டே நாம் நடத்திவிடமுடியும். அதன்மூலம் பொருளாதார முன்னேற்றம், சிக்கனத் தன்மை, தீமையான, தேவையற்ற தனியார் தொந்தரவுகள் எல்லாம் நீங்கிவிடும், அது மட்டுமல்ல, நம்முடைய கண்காணிப்பிலே அந்தப் பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் போக்குவரத்து சீரடைந்துவிடும். மக்களுக்குப் பேருதவி அளிக்கும். தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்கனவே நாம் எடுத்துக்கொண்ட வழித்தடங்களை, பஸ்களை நல்ல முறையிலே நடத்த முடியும் என்பதை நிரூபித்தால்தான் மக்களுடைமைத் தத்துவத்திலே ஒரு நல்ல நம்பிக்கை ஒளிவிடும்.

எல்லாவற்றையும் எடுத்துவிடுங்கள் என்று சொல்வார்கள், அப்படிச் சொல்வது எளிது. சொல்லுதல் யார்க்கும் எளிது. ஆனால் நடைமுறையிலே செய்கின்ற பொழுது ஏற்படுகிற நிலைமைகளைப் பார்க்கவேண்டும். 'சொல்லுதல் யார்க்கும் எளிய அரியவாம் சொல்லிய வண்ணம் செயல்' என்று சொல்வார்கள். குறைந்த வழித் தடங்கள் உள்ள மாவட்டத்தை முதலில் ஏன் எடுத்தீர்கள் என்று கேட்டார்கள். அதிகமான வழித் தடங்கள் உள்ள மாவட்டத்தைத் தானே எடுக்கவேண்டும் என்று சொன்னார்கள். ஆங்காங்கே பல கம்பெனிகள் உருவாகியிருக்கின்றன. ஒரு சில கம்பெனிகள் 200, 300 பஸ்கள் உடையனவாக இருக்கின்றன. ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடக்கூடிய மாவட்டங்களும் இருக்கின்றன. ஆயிரம் பஸ்கள் ஓட்டக்கூடிய கம்பெனியை எடுப்பதாக வைத்துக்கொண்டால் 1,000 பஸ்களை எடுத்து சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திடம் கொடுத்தால் அது குருவித் தலையிலே பனங்காயை வைப்பதுபோல்தான் இருக்குமே தவிர, எதிர்பார்க்கும் நன்மை கிடைக்காமல் போகலாம். ஏனென்றால் அந்த அளவுக்குத் தேவையான, ஸ்டோர்கள், பணிமனைகள், கருவிகள் முதலியவை பெற்றிருந்தால்தான் அந்த முறையிலே எடுத்துக்கொள்வது சிறந்ததாக இருக்கமுடியும். குறைவாக வழித் தடங்கள் உள்ள நீலகிரி மாவட்டத்தை ஏன் முதலில் எடுத்து இருக்கிறோம் என்றால், நீலகிரி மாவட்டம் ஒரு மலைப் பாங்கான இடம், அங்கே எடுத்திருக்கிறோம் என்றால் அங்கேயுள்ள பஸ் முதலாளிகளுக்கு ஒரே ஒரு

ளூட்டிலேதான் நல்ல வருமானம் வருகிறது. அதனுடைய பல கிராமங்களுக்கு வழித்தடங்களை நாம் அனுமதித்தாலும்கூட பஸ்கள் அங்கே போய்வருவதில்லை நீலகிரி சட்ட மன்ற உறுப்பினர் அந்தக் கருத்தைச் சொன்னார்கள். நாம் பஸ் களை மேற்கொண்டபொழுது பஸ்கள் அங்கேயில்லை, ஒர்க்ஷாப்பிலே அடைந்து கிடந்தன.

தனியார்கள் பஸ்களை ஓட்ட வில்லையென்றால் யாரும் கவலைப்படுவதில்லை, யார் கண்ணுக்கும் படுவதில்லை. ஆனால் அரசாங்க பஸ்கள் ஓடவில்லையென்றால் எல்லோர் கண்களுக்கும் தெரியும். நல்லதுதான். மக்களுக்குச் சேவை செய் கிற துறையில் பொதுத் துறையில் ஒருவிழிப்புணர்ச்சி இருக்கவேண்டும். அரசாங்கத் துறையில் இருந்தாலாவது டாக்டர் ஹாண்டே போன்றவர்கள் எடுத்துச்சொல்ல, ஓட்டுங்கள் என்று சொல்ல வாய்ப்பு இருக்கிறது. தனியா ரிடத்தில் இருந்தால் அப்படிப்பட்ட வாய்ப்பு இல்லை அந்த வகையிலாவது அவர் கள் இதைப் பாராட்டியிருக்கவேண்டும். எடுத்த தடங்களையெல்லாம் நடத்து வதற்கு, நடத்துவதற்கு மட்டுமல்ல, எல்லா இடங்களிலும் போக்குவரத்து வச திகளைச் செய்துதருவதற்கு, இந்த வாய்ப்பை இந்தத் திறனை நிச்சயமாக தமிழ் நாட்டிலே உருவாக்கமுடியும். ஒரு மாவட்டத்திலே பஸ்களை எடுத்தால், மற்ற மாவட்டங்களிலே போய் கடைசி காலத்திலே காலம் தள்ளலாம் என்று பஸ் முதலாளிகள் எண்ணுவார்கள். ஆனால் அதற்காக திட்டங்களைக் குறைசொல் வது சரியல்ல.

வழித்தடங்களின் எண்ணிக்கையை வைக்காமல் அருகருகே உள்ள மாவட் டம் மாவட்டமாக கன்னியாகுமரியில் எடுத்திருக்கிறீர்கள் என்றால் அதற்கடுத் தபடி திருநெல்வேலி மாவட்டம் சென்னையில் எடுத்துவிட்டால் அடுத்தபடியாக செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களும் பொன்னப்ப நாடார் அவர்களும் குறிப்பிட்டார்கள். அப்படிச் செய்திருந்தால் இதைவிட பெரிய பழிபாவம் எங்களுக்கு வந்திருக்கும். ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் எத்தனை வழித் தடங்கள் இருக்கின்றன என்ப தைப் பார்க்கவேண்டும். நீலகிரி மாவட்டத்தில் எடுத்துக்கொண்டால் அதற்க டுத்ததாக அதிகமாக உள்ள எண்ணிக்கை உள்ள மாவட்டம் தர்மபுரி மாவட்டம் என்று பஸ் ஆப்பரேட்டர்களைப் போய்க் கேட்டாலே சொல்வார்கள், போய்க் கூடக் கேட்கவேண்டியதில்லை, அவர்களே வந்துசொல்வார்கள். ஆகவே இதிலே எந்தவிதமான அன்செர்ட்டன்டிக்கும் நிச்சயமற்ற தன்மைக்கும் இதிலே இடமில்லை. எல்லாவற்றையும் ஆராய்ந்துதான் முதலமைச்சர் அவர்கள், அமைச்சரவை முடிவுக்கு வந்திருக்கிறது என்பதை நான் சொல்லக் கடமைப்பட்டு இருக்கிறேன்.

இன்னொன்றையும் சொன்னார்கள். எல்லாத் தொழில்களும் இன்னும் எடுக்காமல் இருக்கும்பொழுது கேந்திரத் தொழில்களையெல்லாம் விட்டுவிட்டு இதைப் போய் ஏன் நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்று பெரியவர் திரு. மணலி கந்தசாமி அவர்கள் கேட்டார்கள், இது ஒரு சோஷலிசமா என்று கேட்டார்கள். அந்தக் கருத்தை நான் அந்தப் பெரியவரிடமிருந்து எதிர்பார்க்கவேயில்லை. மக்களுக்குப் பயன்படக்கூடிய தொழிலை தனியாரிடத்திலே விட்டுவைக்கக் கூடாது என்பதுதான் முக்கியம். பெரிய ஆலை இருக்கலாம். சர்க்கரை ஆலை இருக்கலாம், அதை எடுத்தால் மக்களுக்குத் தெரியாது. அதன்மூலம் பப்ளிக் யுடிலிடி சர்வீஸ் எப்படி ஆகும் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். உதாரணத்திற்குச் சொல்லவேண்டுமென்றால் தஞ்சையில் இன்னும் தனியார்கள் மின்சார நிறுவனங்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்தில் அவர்களை ஒன்றும் செய்யவில்லையே? மக்களுக்கு நன்மை தரக்கூடிய தொழில்களை. . .

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: தஞ்சாவூரிலே மின்சாரம் கொடுப்பதை 8 பேர்களிடத்தில் தனியார்களிடத்திலே விட்டுவைத்திருக்கிறீர்கள். அது ஒரு கேந்திரமான தொழில்தானே, ஏன் எடுக்கவில்லையே என்றுதான் திரு. மணலி அவர்கள் கேட்டார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: ஆகவே, மக்களுக்குத் தேவையான தொழிலைத்தான் சராசரி மனிதர்களுக்குத் தேவையான பயன்படக்கூடிய தொழிலைத்தான் எடுப்பதிலே அரசாங்கம் அதிக அக்கறை காட்டவேண்டும். 1944-ஆம் ஆண்டிலே பயணிகள் பேருந்துகளை தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்று போஸ்ட்-வார் ரீகன்ஸ்ட்ரக்ஷன் கமிட்டியிலே தீர்மானம் போட்டார்கள். நாம் இப்பொழுது 1973 லே இருக்கிறோம். 30 ஆண்டுக் காலத்திலே 30 சத விகிதம் தான் முன்னேறியிருக்கிறோம் என்றால் ஆண்டொன்றுக்கு ஒரு சத வீதம் தான் ஆகிறது. இந்த ரேட்டிலே சென்றால் முழுமையும் எடுப்பதற்கு இன்னும் 70 ஆண்டுகளாவது ஆகும். நாம் ஒரு புதிய முதலாளிகளின் வர்க்கத்தை, எனக்கு முன்னால் பேசிய நண்பர் கூறியதுபோல, தேவையற்ற முதலாளி வர்க்கத்தை உருவாக்க வேண்டியது அவசியந்தானா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

இந்தத் தொழிலை ஏன் இப்பொழுது எடுக்கவேண்டும், மற்ற தொழில்கள் இல்லையா? இப்படிப் பேசியவர்கள் இந்திரா காங்கிரஸ்காரர்களும், வலது கம்யூனிஸ்ட் கட்சிக்காரர்களும்தான். ஒரு வேளை அவர்கள் ஆளுகின்ற மாநிலங்களிலே இது வரவில்லையே அதற்குள் இங்கே என்ன அவசரம் என்று இப்படிக் கேட்கிறார்களோ என்னவோ எனக்குத் தெரியவில்லை. அதைப்பற்றி

நீங்கள் கவலைப்பட வேண்டாம். அண்டை மாநிலமான கேரளாவின் போக்கு வரத்து அமைச்சர்கூட இந்த பில்லின் ஒரு காப்பியை வாங்கிக்கொண்டிருக்கிருர்கள். அவர்கள் எனக்கு மிகவும் வேண்டியவர்கள். ஆகவே, தைரியமாக நீங்கள் இதைப் பாராட்டலாம். தேசியமயமாக்குவது நியாயம் என்று நீங்கள் தைரியமாகச் சொல்லலாம். அந்தக் காரணத்தையொட்டி நாம் ஆளுகின்ற மாநிலங்களில் இன்னும் ஆக்கவில்லையே, இவர்கள் ஆக்கிவிட்டால் அதையெல்லாம் கேட்பார்களே என்பதற்காக கொண்ட கொள்கையைக் குறை சொல்வது பொருத்தமாக இராது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வட்டிக் கடைக்காரர்களைப்பற்றி மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் சொன்ஞர்கள். வட்டிக்காரர்கள் கடன் கொடுப்பது பஸ்ஸுக்கு மட்டுமா கொடுக்கிருர்கள்? அவர்களுக்கு எது எதிலே கொள்ளைவட்டி கிடைக்கும் என்று நினைக்கிருர்களோ அதற்கெல்லாம் கடன் கொடுக்கிருர்கள். ஹையர் பர்சேஸ் என்ருல் என்ன? உற்பத்தியாளர்களுக்கும், அதைப்பயன்படுத்துபவர்களுக்கும் ஏற்பட வேண்டிய ஒப்பந்தம். தேசிய வங்கிகளைப் பொறுத்தவரையில் புதிய பஸ்களுக்கு மூன்ருண்டுகள்வரையில்தான், கடன் கொடுக்கிருர்கள். திரும்பப் பெற்றுக்கொள்வதற்கு ஏற்ற அளவிற்கு இங்கே காம்பன்சேஷன் பிரிவுகள் இருக்கின்றன. எங்கேயோ இருந்துகொண்டு யாரிடத்திலேயோ பஸ்ஸை வாங்கிக்கொண்டு, அந்த பஸ்ஸைத் தன்பெயரிலே வைத்துக்கொண்டு, இடைத்தரகராக, அந்த பஸ்சிலே தன் பெயரிலே வசூல் செய்யும் பணத்தை வட்டியாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்று சொல்வது சமூக விரோதமானது, அதற்கு இந்தச் சட்டத்திலே நிச்சயமாக இடம் இருக்காது, இருக்கவும்கூடாது, என்பது அரசாங்கத்தின் கொள்கை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சிறிய பஸ் முதலாளிகளைப்பற்றி இங்கே பேசினுர்கள். அதிலே மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுப்பு அவர்கள் பேசும்பொழுது பெரிய நிர்ப்பந்தத்திற்கு இடையே வந்தது என்று சொன்ஞர்கள். எனக்கு ஒருவகையிலே மகிழ்ச்சி. எவ்வளவோ நிர்ப்பந்தகளுக்கிடையில் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தைப் ஆதரித்துப் பேசியிருக்கிருர்கள். அதற்காக நான் நன்றி சொல்வதற்குக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்ருல் அவர்களுக்கிருக்கிற நிர்ப்பந்தத்தைப் பார்த்தால் எனக்கிருக்கிற நிர்ப்பந்தம் ஒன்றுமில்லை என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சிறிய முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் ஏற்கனவே எடுத்துச் சொன்னதைப்போல முதலிலே சிறு முதலாளிகள் யார் என்று பார்க்க வேண்டும். அதுவே மிகவும் சிக்கலான பிரச்னை. இன்றைக்

கிருக்கும் சட்ட அமைப்புகளின்படி சாதாரணமாக பெரிய பஸ் கம்பெனி களாக வைத்திருக்கிறவர்கள்கூட சிறு முதலாளிகளாக ஆகின்ற நிலைமை இருக் கிறது. 5 பஸ்களுக்கு மேல் போய் விட்டால் புதிய வழித்தடங்களைப் பெற மார்க் கிடைக்காது. ஆகவே, 3 பஸ். 2 பஸ், 1 பஸ் என்றே வைத்துக் கொள் கிறார்கள். இதை நான் சொல்லவில்லை. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள், பஸ் களுக்கு உச்சவரம்புச் சட்டம் கொண்டுவரப்பட்டபொழுது, பினாமி இருக்கிறது என்று அரை மணி நேரம் வாதாடினார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

இன்கம் டாக்சைப் பொறுத்தவரையில், எனக்கு முன் பேசியவர்கள் குறிப் பிட்டதைப்போல, தனிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு வருவாய் வரம்பை வைத்திருக் கிறார்கள். பிரித்து வைத்து எழுதினால் அந்த வருவாய் வரம்பிற்குள்ளேயே வந்துவிடும், நாமே அனுபவிக்கலாம் என்று பிரித்து எழுதுகிறார்கள். பத்து பஸ்களுக்கு உச்சவரம்பு கொண்டு வந்திருப்பதால், அடுத்தபடியாக 5-க்கும் கொண்டு வந்து விடுவார்களோ என்று முதலிலேயே தீர்மானம் செய்து பிரித்து எழுதி வைத்திருக்கிறார்கள். அப்படி எழுதி வைத்தாலும்கூட, ஒரு பஸ் ஆப்பரேட் டர்களுக்கு கருணை காட்டக்கூடாது என்பது நோக்கம் அல்ல.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. லத்தீப் அவர்கள் பேசும்பொழுது முதலமைச் சரவர்களைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டு கருணைக்கு அவர்கள் நிதி என்று சொன்னார் கள். கருணைக்கு அவர்கள் நிதிதான். ஆனால் கருணைக்கும் சலுகைக்கும் வித்தி யாசம் இருக்கிறது என்பதை உறுப்பினரவர்கள் அறிவார்கள். கருணை காட்ட வேண்டிய இடம் எது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். கிட்டத்தட்ட 50,000 குடும்பங்கள் அன்றாடக் கூலிகளாக, நிரந்தரமற்ற நிலைமையிலே, இருந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எங்கேயாவது விபத்து ஏற்பட்டால் அவர்கள் குடும்பத்திற்கு பிராவிடண்ட் ஃபண்ட் கிடையாது, கிராஜுவிடி கிடையாது. அவைகள்தான் நம்முடைய கவனத்தை ஈர்க்கப்பட வேண்டிய குடும்பங்களே தவிர இந்தச் சட்டத்தில் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்தால் தப்பித்துக் கொள்பவர்கள் யார் என்பதை உறுப்பினர்கள் கவனத்தில் கொள்ளப்பட வேண்டும்.

அதுமட்டுமல்ல, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. இராஜா அவர்கள் குறிப்பிட டதைப்போன்று ஓரளவிற்கு வருவாய் வரக்கூடிய துறையையும் அவர்கள் பெற்றிருக்கிறார்கள். இந்த பஸ்ஸைக்கொண்டுதான் வாழ்க்கை நடத்து கிறார்கள் என்பதல்ல. பல்வேறு தொழில்களைச் செய்கிறார்கள். உதாரணமாக விவசாயம் செய்பவர்களாக இருக்கலாம், அல்லது வேறு பணிமனைகளை வைத் திருப்பவர்களாக இருக்கலாம், இன்னும் மற்ற மற்றத் தொழில்களிலே இருக்

கலாம். அப்படியே இல்லை என்றாலும்கூட நான் ஏற்கனவே சொன்னதைப் போல, நாம் போட்டிருக்கிற நஷ்ட ஈடு ஆண்டுக்காண்டு அவர்கள் தேய்மானச் செலவு என்று எடுத்துக்கொண்டாலும் மேலும் 3½ மடங்கு அதிகம் வரும் அளவில் போட்டிருக்கிறதே தவிர வேறல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள் கிறேன்.

ஏதோ சிறிய பஸ் முதலாளிகளைக் கவனிக்கத் தவறிவிட்டோம் என்று சொல்வது சரியல்ல. முதலாளிகளில் சிறிய முதலாளி, பெரிய முதலாளி என்று பிரிப்பது எந்த வகையிலே பொருந்தும் என்று தெரியவில்லை. அந்த வகையிலே சட்டத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று சொல்வது சரியல்ல. நாம் அரசின் பணத் தைக் கொண்டு பெறுவது பஸ்களைத்தானே தவிர, பஸ் முதலாளிகளை அல்ல. பார்க்க வேண்டியது பஸ்ஸைத்தானே தவிர, பஸ் முதலாளிகளைப் பார்க்க வேண்டுமென்றால் இந்த பஸ் முதலாளி வேண்டியவர், அந்த பஸ் முதலாளி வேண்டாதவர் என்ற பிரச்னை எழுந்தால் எந்தவிதமான பதிலும் சொல்ல முடியாது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் சொன்னார்கள், கணக்குக் கேட்க முடியாது என்று. கணக்குப் புத்தகத்தைக் கேட்டால் கொடுக்க மாட்டோம் என்று பஸ் உரிமையாளர்கள் சொல்கிறார்கள், ஏன் கணக்கு கேட்கிறீர்கள் என்று சொன்னார்கள், நல்லவேளையாக, கணக்கு கேட்கக் கூடாது என்பதை இந்திரா காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் ஒத்துக்கொண்டதைப் பாராட்டுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: கணக்குக் கேட்டால் பயப்படுகின்றவர்கள் நீங்கள் என்பது தெரியும். ஆனால் இங்கு கணக்கு புத்தகம் என்று வரும் பொழுது அடுத்த செஷனிலே கேட்கிறார்கள். ஆனால் மற்ற புத்தகங்களை ஏன் எடுக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நஷ்ட ஈடுபற்றி மிகவும் சாமர்த்தியமாகப பதில் சொல் கிறார்கள். சிறு முதலாளிகளிடம் பஸ்களை எடுக்கிறீர்கள். அவர்களுக்கு மொத்தமாக நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைக் கொடுத்து விடுங்களேன், அவர்கள் வேறு தொழில் ஆரம்பிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும். இன்றைக்கு 10,000 ரூபாய்க்குக் குறைவாகக் கொடுப்பது என்றால்தான் மொத்தமாகக் கொடுப் போம், இல்லையென்றால் 3 ஈக்வல் இன்ஸ்டால்மெண்ட்சில் கொடுக்கப் போகி றோம் என்றால் அது சரியா? பெரிய பெரிய முதலாளிகளுக்கெல்லாம் இலட்சக் கணக்கில் கொடுத்துவிட்டு. சிறு முதலாளிகளுக்கு இப்படிச் செய்யலாமா? இவர்களுக்கும் மொத்தமாகக் கொடுத்துவிட்டால் அவர்கள் வேறு தொழிலை யாவது செய்வார்கள் அல்லவா? இதற்குப் பதில் சொன்னால் பரவாயில்லை.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, இந்தச் சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்ற வகையிலே, ஏதோ அவர்கள் முறையாகக் கணக்குகளை வைக்கா விட்டாலும், அல்லது கணக்கே இல்லை என்று சொன்னாலும் அதற்காகக் காலதாமதம் செய்யக் கூடாது என்பதற்காக ஒரிஜினலாக என்ன விலைக்கு வாங்குகிறார்களோ, ஆண்டின் அடிப்படையிலே வைத்து அந்த வகையிலே பணத்தை உடனடியாகக் கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக இந்த நஷ்ட ஈட்டிலே இந்தப் பிரிவு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

அதுமட்டுமல்ல, இங்கே இதற்கு நிதி ஆதாரத்தைப் பொறுத்தவரையில் அரசாங்கம் தேசிய மயமாக்கும் இந்தக் காரியத்திற்காக நாம் வங்கிகளிடமிருந்து வேண்டிய நிதியை ஏற்பாடு செய்ய முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. ஆகவே போதுமான நிதியும் கிடைக்கும் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். எனவே, ஒரு பஸ் ஆபரேட்டர் 2 பஸ் ஆப்பரேட்டர் உண்மையிலேயே கஷ்டப் பட்டால் அவர்களுக்கு உடனடியாக காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதிலே அரசுக்கு சிக்கல் இருக்காது என்பதையும் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அதோடு நம்முடைய மதிப்பிற்குரிய உறுப்பினர் திரு. பழனிசாமி அவர்கள் பேசும்பொழுது Is it socialistic approach? என்று கேட்டார்கள். எனக்கேகூட கொஞ்சம் ஆச்சர்யம்தான். ஏனென்றால் இதே மன்றத்தில் முன்பு நடைபெற்றது அவர்களுக்கு நினைவிருக்கும் என்று கருதுகிறேன். 1959-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் மாதம் 3-ஆம் தேதி இங்கே தனி நபர் தீர்மானமாக திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் சார்பில் இந்தப் பேருந்துகளையெல்லாம் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானம் வந்தது. அப்பொழுது நிதியமைச்சராக மாண்புமிகு திரு. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் இருந்தார்கள் Is it Socialistic approach திரு. என். கே. பழனிசாமி அவர்கள் 1959-ஆம் ஆண்டு இந்த பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்க வேண்டுமென்று நீண்ட நேரம் பேசியிருக்கிறார்கள். அப்பொழுது மதிப்பிற்குரிய திரு. சி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் என்ன சொல்லி இருக்கிறார்கள் என்றால் Is it socialistic approach? இது 19-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம், 16-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம், 20-ஆம் நூற்றாண்டு சோஷலிசம் அல்ல என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அன்றைக்கு சி. சுப்பிரமணியம் அவர்கள் சொன்னதை, நம்முடைய வலது கம்யூனிஸ்ட் கட்சியினர் இப்பொழுது சொல்லும்பொழுது இவர்கள் அந்த நிலைக்குப்

போய்விட்டார்களோ என்று எண்ணத் தோன்றுகிறது. நாம் நடத்தாமல் தனியாரிடம் விட்டுவிடுவதுதான் சோஷலிசமா? திரு. சி. சுப்பிரமணியம் அப்படித்தான் சொல்லியிருக்கிறுர்கள். பேரறிஞர் அண்ணு அவர்கள் இக்கொள்கையைப் பற்றிக் குறிப்பிடும்பொழுது இது ஒரு அர்த்தநாரீஸ்வரர் கொள்கை என்று குறிப்பிட்டுவிட்டு அர்த்தநரீஸ்வரர் என்ருல் மகானுக்கு மகாத்மியத்தைச் சேர்க்குமே தவிர, மக்களுக்கு நன்மை சேர்க்காது என்ற கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறுர்கள்,

அந்தக் கருத்தை நம்முடைய பாரத கம்யூனிஸ்டு கட்சியினர் எப்படிச் சொன்ஞர்கள் என்று புரியவில்லை. இதுதான் சோஷலிஸ்டிக் அப்ரோச் என்ருல் அந்த சோஷலிசம் இந்தச் சர்க்காருக்குத் தேவையில்லை. இந்தச் சர்க்கார் பேறிஞர் அண்ணு அவர்கள் காட்டிய சயனடிபிக் சோஷலிசத்தை, விஞ்ஞான சமதர்மத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு இந்தத் திட்டத்தை வகுத்திருக்கிறேம் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெளிவாகக் கூற விரும்புகிறேன். மேலும் இந்த மசோதாவிற்கு எந்த வகையான திருத்தமும் மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களால் கொடுக்கப்படாத காரணத்தால் இந்த மசோதாவை நிறைவேற்றி உடனடியாக இந்த நல்ல காரியத்தைச் செய்ய ஒத்துழைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு முடித்துக் கொள்ளுகிறேன். பி.ப 2-00

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: அன்று திரு. சி. எஸ். அவர்கள் அர்ந்தநாரீஸ்வரர் கொள்கையைக் கொண்டிருந்தாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினர்கள். இப்போது இருக்கிற தொழிலமைச்சர் அவர்கள் ஜாயின்ட் செக்டார் ஜாயின்ட் செக்டர் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கின்ருரே அது அர்த்தநாரீசுவரர் கொள்கை இல்லையா? அதற்கு என்ன விளக்கம்?

திரு. என். கே. பழனிசாமி: நான் சொன்னது எல்லா மாவட்டங்களிலும் உடனடியாகக் கொண்டு வர வேண்டுமென்பதுதான். சிறு முதலாளிகளுக்கு அதிகப்படியான நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னேன். இது சோஷலிசம் அல்ல என்று சொல்லவில்லை. நான் என்னுடைய திருத்தத்தை வலியுறுத்தவில்லை.

திரு. என். கே. பழனிசாமி அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டது.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி "தமிழ்நாடு 1973-ம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்—ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 1/73) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு சட்ட முன்வடிவு பிரிவு வாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

MR. DEPUTY SPEAKER : Now we will take the Bill clause by clause.

Clauses 2 to 5 were put and carried.

Clause 6.

MR. DEPUTY SPEAKER : The motion is—

" That Clause 6 do stand part of the Bill. "

THIRU J. JAMES : Sir, I move the following amendment :—

" In sub-clause 1 (*b*) of Clause 6, for the words " a person who is, or has been, or is qualified for appointment as, a District Judge; " substitute the words " a Judicial Officer not below the rank of a District Judge. "

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, I second the amendment.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம் தேவையில்லை. டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் இருக்க வேண்டுமென்று அவர் சொல்லுகிறார். டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜாக இருக்கக் கூடியவர்தான் நியமிக்கப் படுவார் என்று விளக்கமாகப் போடப்பட்டிருக்கிறது. அவருடைய கருத்து ஏற்கனவே சட்டத்தில் இருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : செக்ஷன் 6 ஆனது நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வகை செய்யப் பட்டிருக்கும் செக்ஷன். நஷ்டயீட்டை எந்த முறையில் தீர்ப்பது? அக்ரி மெண்டில் ஏற்பாடு செய்யலாம் என்பது ஒரு முறை. அக்ரிமெண்டில் கொடுப் பதற்குள்ள வாய்ப்பு வரவில்லை என்று சொன்னால் அதற்காக ஆர்பிட்ரேட்டரை நியமித்து அவர் எவ்வளவு நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று முடிவு செய்வார் என்று சப்-கிளாஸ் (பி)ல் வகை செய்திருக்கிறார்கள், ஆர்பிட்ரேட்டரை எந்த

முறையில் நியமிப்பது என்பதற்காகத்தான் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அரசாங்கம் தானுக ஒரு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறது. அதிலே கருத்து வேறுபாடு இருந்தால் நிச்சயமாக அதை நீதிமன்றம் முடிவு செய்வதுதான் நியாயம். நீதிமன்றத்தில் நீதிபதி முடிவு செய்வதற்கும் அரசாங்கத்தால் நியமிக்கப்படுகிற நபர் முடிவு செய்வதற்கும் நிச்சயமாக வித்தியாசம் இருக்கிறது என்பதை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன். ஒரு நபருக்கு போதுமான நஷ்ட ஈடு கொடுக்க முடியவில்லை என்று சொன்னாலும் கூட, 25-வது அரசியல் திருத்தத்திற்குப் பின்னல் ஒரு தொகைதான் உரியது எனறு சொன்னாலும் கூட, வழங்குகின்ற முறையில் நீதி வேண்டுமென்பதை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். ஆகவே, அரசாங்கம் நியமிக்கின்ற தனி நபருக்குப் பதிலாக டிஸ்ட்ரிக்ட் ஜட்ஜ் அளவில் நீதிமன்றத்தில் தீர்ப்பு பெறுவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கூறி என்னுடைய திருத்தத்தை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று கோருகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம்-6 (பி)ல்—

'where no such agreement can be reached, the Government shall appoint an arbitrator a person who is, or has been, or is qualified for appointment as, a District Judge.'

என்று இருக்கிறது. இதில் அரசாங்கம் என்ன செய்ய இருக்கிறது? 6(இ)-ல்—

'the arbitrator shall in making the award. . shall have regard to the circumstances of each case and the provisions of the Second Schedule so far as it is applicable ...'

என்று இருக்கிறது. காம்பன்சேஷனைப் பொறுத்தவரை ஷெட்யூல் இருக்கிறது. பேசிக் இதுதான் அட்டவணை போட்டிருக்கிறோம். காம்பன்சேஷனை டி.ஆர்.ஓ. போன்ற அதிகாரிகளைக் கொண்டு கொடுக்கிறார்கள். கட்டடமாக இருந்தால் பி.டபிள்யூ.டி. அதிகாரிகளைக் கொண்டு கொடுக்கிறார்கள். இப்படி அது அதற்கு உண்டான பிரிவிலிருந்து கொடுக்க வகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

There is a Schedule. In so far as it is applicable only he can decide.

திரு. ஜேம்ஸ் அவர்களுடைய திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டது.

பிரிவு 6 பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 7 முதல் 33 வரை, பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

அட்டவணை, பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டன.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, "இச்சட்ட முன்வடிவை சட்டமாக நிறைவேற்றவேண்டும்" என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அரசினர் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு நிறைவேற்றப் பட்டதாக அறிவிக்கப்பட்டது.

THIRU E. S. THIAGARAJAN : Sir, I press for a division (Then the bell rang).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்படுகிறது.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, 'ஆம்' என்போர் அதிகம் என்று அறிவிக்கப்பட்டது.

THIRU E. S. THIAGARAJAN rose.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, there is no voice against it. Ayes would have it.

DR. H. V. HANDE : Sir, on a point of order.

THIRU N. VEERASWAMY : Sir, at the time of voting there is no point of order.

DR. H. V. HANDE : Usually the convention is that only an hon. Member who opposes the motion would demand a division. But here a mischievous device is being used and I charge the ruling party for doing so. Only a Member opposing the motion can ask for a poll * *

THIRU V. KRISHNAMOORTHY : Sir, the words used by the Hon. Member, Dr. Hande, should be expunged.

DR. H. V. HANDE : Why should it be expunged ?

THIRU V. KRISHNAMOORTHY : Are we here to hear all these rubbish things?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் ஒன்று தெரிந்துகொள்ளவேண்டும். நீங்கள் மேடையில் பேசவில்லை, சட்ட சபையில் பேசுகிறீர்கள். ஒவ்வொரு நேரத்திலும் அதை மறந்துவிட்டுப் பேசுகிறீர்கள். சட்டசபையின் அமைதியை நீங்கள் கெடுக்கிறீர்கள். பேரவைத் தலைவரின் நடவடிக்கைகளை எதிர்க்கிறீர்கள் என்பதை சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன். இது சரியானதல்ல. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் சொன்ன * வார்த்தைகளை நடவடிக்கைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்குகிறேன்.

DR. H. V. HANDE : How can you expunge it ? . .

MR. DEPUTY SPEAKER : The Chair can do it.

(Some hon. Members : Sir down).

DR. H. V. HANDE : * * *

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, I can understand the Hon. Deputy Speaker asking hon. Members to resume but I cannot understand why Members should be so touchy and sensitive and ask other hon. Members to sit down. That is not a healthy practice. . .

(DR. H. V. HANDE rose.)

MR. DEPUTY SPEAKER : You please sit down.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : நான் என்ன அன்பார்லிமென்டரி எக்ஸ்ப்ரஷன்ஸ் யூஸ் செய்தேன் ?

THIRU R. PONNAPPA NADAR : We shall not be touchy and we shall not use the words which would wound the feelings of others. I would once again appeal to the hon. Members of the House, on behalf of our party, that such incidents should not be repeated because a point of order has been raised and it is for the Chair to give a ruling

(THIRU V. KRISHNAMOORTHY rose.)

MR. DEPUTY SPEAKER : Please resume your seat. I am not allowing any point of order.

*மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பட்டது.

DR. H. V. HANDE : You are * * *
நான் சொன்னதை எல்லாம் எக்ஸ்பஞ்ச் செய்வது எந்தவிதத்தில் நியாயம்?

(Many Hon. Members rose to speak)

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : நான் பேசிக்கொண்டிருக்கும் போது உட்காருங்கள் என்று சொன்னால் உட்காரவேண்டும். அதற்கு டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் எப்போதும் விதிவிலக்கு எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். செயரைப் பார்த்து * * என்று சொல்வது . .

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே : நான்

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : உட்காருங்கள். நான் பேசிக் கொண்டிருக்கும்போது நீங்கள் எழுந்து நின்று பேசக்கூடாது. (டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே: ஆக்ஷன் எடுங்கள்) நான் ஆக்ஷன் எடுக்காததற்குக் காரணம் பத்திரிகைகளில் வரட்டும், நாட்டுக்குத் தெரியட்டும், இந்தப் பேரவைக்கு நீங்கள் எவ்வளவு மதிப்பு கொடுக்கிறீர்கள் என்பது மக்களுக்குத் தெரியட்டும் என்பதற்காகத்தான் அதே நேரத்தில் பேரவை உறுப்பினர்களுக்கு ஒன்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். ஒருவர் வரம்பு மீறிப் பேசுகிறார் என்றால் அது என்ன என்பதைத் தெரியப்படுத்தாமல் குறுக்கிட்டுப் பேசு கிறீர்கள். தயவுசெய்து அப்படிப்பட்ட ஸ்டாண்டை எடுக்கக்கூடாது. டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசிய வார்த்தைகளில், நான் குறிப்பிடும் இந்த * வார்த்தைகளை பேரவை நடவடிக்கைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்குகிறேன்.

(DR. H. V. HANDE : It is nothing but * * *

டாக்டர் ஹாண்டே உட்கார்ந்து கொண்டு * * என்று சொல்லக்கூடாது. உங்கள் காண்டக்ட்டைவிட, * * * கிடையாது.

DR. H. V. HANDE : This is * *

MR. DEPUTY SPEAKER : I name the hon. Member. He should withdraw from the House.

* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப் பட்டது.

Dr. H. V. HANDE : I am very glad that you have given this ruling. This is * *

(Dr. H. V. Hande then withdrew from the House)

Thiru R. PONNAPPA NADAR : Sir, one hon. Member need not be named. There is no use in our continuing to be here when an hon. Member is named. So, we are staging a walk-out.

(Then the Members belonging to the Congress (O) party staged a walk-out).

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் இங்கு உச்சரித்த சில வார்த்தைகளை * * * பேரவை நடவடிக்கைக் குறிப்பிலிருந்து நீக்குகிறேன். அவை பத்திரிகைகளிலோ, வானொலியிலோ, வேறு பிரசுரங்களிலோ வெளியிடப்படக்கூடாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் தீர்மானத்தை வாக்கெடுப்பிற்கு விடுகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு சட்டமாக ஆக்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இந்தக் கூட்டத்தொடர் இன்று இத்துடன் ஒத்திவைக்கப்பட்டு மீண்டும் 26—2—1973, திங்கடகிழமை காலை 10 மணிக்குத் தொடரும். 26—2—1973 காலை 10 மணி வரை இந்த அவையை ஒத்திவைக்கிறேன். வணக்கம்.

பின்னர் பேரவை பிற்பகல் 2-19 மணியளவில் ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

7. பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்

A. *Statutory Rules and Orders.*

Nil

B. *Reports, Notifications and other papers.*

20. Return of Assets submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Assembly (*vide* names below) :—

* மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரின் ஆணைக்கிணங்க அகற்றப்பட்டது.

As on 31st March 1971—

(1) Thiru K. R. Ramalingam.
(2) Thiru K. M. Kathiravan.
(3) Thiru K. Kandasamy.
(4) Thiru Sowdi S. Soundara Bharathi.
(5) Thiru V. Thavamani Thevar.
(6) Thirumathi V. P. Palaniammal.
(7) Thiru M. Marimuthu.

21. Four Returns of Assets as on 31st March 1972 submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Council.

22. Return of Assets submitted to the House by the Hon. Members of the Legislative Assembly (*vide* names below)—

As on 31st March 1972—

(1) Thiru V. M. Abdul Jabbar.
(2) Thiru S. Alagarsamy.
(3) Thiru K. Rajamanickam.
(4) Thiru K. R. Ramalingam.
(5) Thiru K. Kandasamy.
(6) Thiru J. Karunainathan.
(7) Thiru A. Karuppiah.
(8) Thiru Kadher Batcha (alias) Vellaichamy.
(9) Thiru V. Kartheesan.
(10) Thiru Sowdi S. Sounlara Bharathi.
(11) Thiru V. Thavamani Thevar.
(12) Thiru T. C. Thimmaraya Gounder.
(13) Thiru S. M. Durairaj.
(14) Thiru N. K. Palanisamy.
(15) Thirumathi V. P. Palaniammal.
(16) Thiru V. Palanivelu.

(17) Thiru K. Balakrishnan.

(18) Thiru C. Manniappan.

(19) Thiru R. Manickavasakam.

(20) Thiru A. R. Marimuthu.

(21) Thiru M. Marimuthu.

(22) Thiru R. R. Munusami.

(23) Thiru M. A. Latheef.

(24) Thiru S. Vadivel.

(25) Thiru C. G. Viswanathan.

@ 23. The Tamil Nadu Co-operative Societies (Amendment) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 2 of 1973.)

@ 24. The Tamil Nadu Public Men (Criminal Misconduct) Bill, 1973 (L.A. Bill No. 3 of 1973.)

@ Despatched to Members on 12th February 1973.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

[1973 பிப்ரவரி 13

இணைப்பு-1.

[460-ம் பக்கத்தில் 145-ம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினவிற்கான விடையைக் காண்க.]

விவர அறிக்கை

தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின் 6-வது பிரிவின் படி அனுமதிச் சீட்டு பெறுமல் கேளிக்கை நிகழ்ச்சிக்கு எவரும் அனுமதிக்கப் படக்கூடாது. அனுமதிச் சீட்டு அல்லது இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி கேளிக்கை நிகழ்ச்சி நடைபெறும் இடத்திற்கு எவரேனும் அனுமதிக்கப் படுவர் ரேயாஞல், மேற்படி 6-வது பிரிவை மீறி அவ்வாறு அனுமதித்த அந்த கேளிக்கை நிகழ்ச்சியின் உரிமையாளர் அல்லது அவரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒருவர், தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின்கீழ் செலுத்த வேண்டிய வரியைச் செலுத்தாமல் ஏய்க்கும் கேளிக்கை நிகழ்ச்சிக்குச் சொந் தக்காரர் ஆகியோர் மாஜிஸ்ட்ரேட் ஒருவரிஞல் குற்றவாளியெனத் தீர்மானிக் கப் படுவதின் பேரில் அத்தகைய ஒவ்வொரு குற்றத்திற்காவும் ரூ. 500 வரையில் அபாரதம் விதிக்கப்படத்தக்கவராவர்.

2. கேளிக்கை நிகழ்ச்சி நடைபெறும் இடத்தில், அனுமதிச் சீட்டு இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி எவரேனும் காணப்படுவாராயின், அவர் அந்நிகழ்ச்சி யின் உரிமையாளர் அல்லது அவரால் நியமிக்கப்பட்ட ஒருவருக்குத் தெரிந்து அல்லது அவரது சம்மதத்துடன்தான் அனுமதிக்கப்பட்டதாக மெய்ப்பிக்கா விடில், மாஜிஸ்ட்ரேட் ஒருவரிஞல் குற்றவாளியெனத் தீர்மானிக்கப் படுவதன் மேல், ரூ. 100 வரையில் அபாராதம் விதிக்கப்படத் தக்கவராவார்.

3. மேற்படி விதித் துறைகளை செயற்படுத்துவதற்காக, அனுமதிச் சீட்டு அல்லது இலவச அனுமதிச் சீட்டு இன்றி அரங்கிற்குள் காணப்படுபவருக்கு தண்டனை விதிப்பது தொடர்பான தமிழ்நாடு 1936-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரிச் சட்டத்தின் விதித் துறைகள் பற்றி, முக்கியமான இடங்களில், தங்களது சொந்த செலவில் விளம்பர பலகைகளை வைக்குமாறு திரைப்பட அரங்குகளின் சொந்தக்காரர்கள்—கேட்டுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளனர். திரைப்பட அரங்கின் சொந்தக்காரர்கள், பின்வரும் தமிழ் விளம்பரத்தையும் வெளியிடுகின்றனர் :—

"கேளிக்கை வரிச் சட்டப்படி—

(1) ஒவ்வொருவரும் டிக்கட் கேட்டு வாங்க வேண்டும்.

(2) தங்களிடம் தரப்பட்ட டிக்கட்டின் பாதியைக் காட்சி முடியும் வரை வைத்திருக்க வேண்டும்,

—கேளிக்கை வரிக் கமிஷனர்".

1973 பிப்ரவரி 13]

4. தமிழ்நாடு 1939-ஆம் ஆண்டு கேளிக்கை வரி, விதிகளின் 22-வது பிரிவின்படி, கேளிக்கை நிகழ்ச்சியின் உரிமையாளர், அனுமதிச் சீட்டினை பொது மக்களுக்கு வழங்குவதற்கு முன்னர் அதன் முதற் பிரதியிலும் எதிரிடைப் பிரதியிலும் கேளிக்கை வரி அதிகாரியின் அலுவலக முத்திரையைப் பொரித்துவாங்க வேண்டும். மேலும், அவர் படிவம் II பதிவேட்டின் எல்லாப் பக்கங்களிலும் கேளிக்கை வரி அதிகாரியின் அலுவலக முத்திரையைப் பெற்றுக்கொள்ள வேண்டும். அந்த முத்திரையின்கீழ் அந்த அதிகாரி தேதியுடன் தனது கையொப்பமிட வேண்டும். இந்தப் படிவங்களே ஒவ்வொரு காட்சியிலும் விற்கப்பட்ட அனுமதிச் சீட்டுகளின் கணக்கை எழுதுவதற்குப் பயன் படுத்தப்படவேண்டும்.

5. வரி ஏய்ப்பைத் தடுப்பதற்காக, அவசியமான பணியாளர்களுடனும் வண்டிகளுடனும் கேளிக்கை வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிக்கும் தனிக்குழு ஒன்று மாநிலத்தில் செயல்படுகிறது. இவர்கள், கேளிக்கை நிகழ்ச்சிகள் நடைபெறும் இடங்களுக்கு திடீரெனச் சென்று சோதனையிட்டு வரி ஏய்ப்பைக் கண்டு பிடிக்கின்றனர்.

6. கேளிக்கை வரி செலுத்தாமல் மறைத்தல் அல்லது ஏய்த்தலைக் கண்டு பிடிக்க உதவக்கூடிய தகவல் கொடுக்கக்கூடிய தனிப்பட்ட நபர்களுக்குப் பரிசு வழங்கும் திட்டம் ஒன்று உள்ளது. இத்திட்டம் 1—10—1974 வரையில் நீடிப்பதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

7. திரைப்பட அரங்கு உரிமையாளர்கள் போலி முத்திரைகளை பயன் படுத்துவதைத் தடுப்பதற்காக, ஒவ்வொரு கேளிக்கை வரி அதிகாரிக்கும் கேளிக்கை வரி அதிகாரிகள் முத்திரைகள் ஆறு வழங்கப்பட்டுள்ளன. வரி ஏய்ப்பைத் தடுப்பதற்காக உரிய காலத்திற்கு ஒருமுறை மாற்றிக்கொள்வதற்காக சில குறியீட்டுச் சொற்கள் ஒவ்வொரு முத்திரையிலும் இருக்கும்.

8. வரி ஏய்ப்பையும் முறைகேடுகளையும் கண்டுபிடிப்பதற்காக வணிகவரி அதிகாரிகள் அனைவரும் அவரவர் ஆட்சி வரம்பெல்லைக்குள் உள்ள அரங்குகளுக்குச் சென்று சோதனையிட வேண்டும் என்று சென்னை மாநகரில் உள்ள வணிக வரி அதிகாரிகள் அனைவருக்கும் உத்திரவிடப்பட்டுள்ளது. வணிக வரி அதிகாரிகள், ஒவ்வொரு திங்களும் வருவாய்த்துறைக்கு அறிக்கை அனுப்புகின்றனர். வருவாய்த் துறை வாரியம், இது தொடர்பாக வணிக வரி செய்த பணியை ஆய்வு செய்து அரசுக்கு மாதாந்திர அறிக்கை அனுப்புகிறது. அரசும் இவ்வறிக்கையைப் பரிசீலித்து தேவையானபொழுதெல்லாம் உரிய ஆணைகள் பிறப்பிக்கிறது.

9. மேலும், ரெவின்யூ இன்ஸ்பெக்டர் பதவி தரத்திற்குக் குறையாத வருவாய்த் துறை அதிகாரிகள், தலைமைக் காவலர் பதவித் தரத்திற்குக் குறையாத காவல் துறை அதிகாரிகள் மற்றும் உள்ளாட்சி மன்றத்தைச் சேர்ந்த நிர்வாக அதிகாரிகள் ஆகியோர் திரைப்பட அரங்குகளைச் சோதனையிட அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளனர்.

According to section 6 of the Tamil Nadu Entertainments Tax Act, 1939, no person shall be admitted to an entertainment without a ticket. If any person is admitted to any place of entertainment without a ticket or pass, the proprietor of such entertainment or any person employed by him who has admitted the person in contravention of section 6 and the proprietor of any entertainments who fradulantly evades payment of any tax due under the Tamil Nadu Entertainment Tax Act, 1939, shall, on conviction by a Magistrate be liable in respect of each such offence to a fine which may extend to five hundred rupees.

2. Any person, who is found without a ticket or pass in any place of entertainment, shall, unless he proves that he was admitted to such place with the knowledge or connivance of the proprietor or any person employed by him, on coviction by a Magistrate, be liable to a fine which may extend to one hundred rupees.

3. In order to give effect to the above provisions, the proprietors of cinema theatres have been requested to put at their cost, advertisement boards at prominent places regarding the penal provisions of Tamil Nadu Entertainments Tax Act, 1939, in respect of a person found in the theatres without a ticket or a pass. A slide with the following version in Tamil is also exhibited by the operators of the cinema house.

" கேளிக்கை வரிச்சட்டப்படி.—

2. ஒவ்வொருவரும் டிக்கட் கேட்டு வாங்கவேண்டும்.

2. தங்களிடம் தரப்பட்ட டிக்கட்டின் பாதியை காட்சி முடியும்வரை வைத்திருக்கவேண்டும்.

—கேளிக்கைவரி கமிஷனர் ".

4. According to rule 22 of the Tamil Nadu Entertainments Tax Rules, 1939, the proprietor of an entertainment has to get the foils and counterfoils of the tickets impressed with the official seal of the Entertainments Tax Officer before issue of the tickets to the public. The proprietor should also get all the pages of the Form II Register sealed with the officials seal of the Entertainments Tax Officer with his dated signature appended below the seal and use only such forms for accounting the tickets sold at every show.

5. In order to check the evasion of tax, a special squad for detection of evasion of Entertainments Tax is working in the State with necessary staff and vehicles. They are making surprise inspections of the places of entertainments and detect evasion of tax.

6. There is a scheme for the grant of rewards to private persons whose information leads to unearthing of suppression or evasion of entertainments tax. The continuance of the scheme has been sanctioned up to 1st October 1974.

7. In order to prevent the use of counterfeit seals by the proprietors of cineme theatres, each Entertainments Tax Officer has been supplied with six Entertainments Tax Officer's seals, each with certain code words for changing at appropriate intervals to check evasion.

8. All Commercial Tax Officers in the City of Madras have been instructed to make periodical inspection of the theatres in their respective jurisdiction in order to unearth evasion of tax and find out irregularities. The Commercial Tax Officers are submitting report every month to the Board of Revenue. The Board of Revenue reviews the work done by the Commercial Tax Officers in this regard and submits monthly periodical report to Government. The Government also reviews the report and suitable orders are passed whenever necessary.

9. Further, officers of the Revenue Department, not lower in rank than a Revenue Inspector, Officers of the Police Department, not lower in rank than a Head Constable, and Executive Authorities of the Local Bodies have been empowered to inspect cinema theatres.

இணைப்பு 2

[460-ம் பக்கத்தில் 144-ம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாவிற்கான விடையைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் மீன் பதனிடும் நிலையங்கள் உள்ள இடங்களின் பட்டியல்—

1. **துறைக்குச் சொந்தமான நிலையங்கள்.**

(1) சென்னை அருகே எண்ணூர் (செங்கற்பட்டு மாவட்டம்)

(2) தூத்துக்குடி (திருநெல்வேலி மாவட்டம்)

(3) மண்டபம் (இராமநாதபுரம் மாவட்டம்)

2. **தனியார் துறை—**

(1) திருவாளர்கள் சதர்ன் ஸீஃபுட்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்
மாண்டியத்கோர்ட்,
மாண்டீத் சாலை, சென்னை-8.

(2) திருவாளர்கள் சதர்ன்ட்ராலிங் கம்பெனி,
16, மாண்டியத் சாலை, சென்னை-8.

(3) திருவாளர்கள் வாக் இன்டர் நேஷனல்,
15, மாண்டியத் சாலை, சென்னை-8.

(4) திருவாளர்கள் மீனு இண்டர்நேஷனல்,
100, பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலை,
சென்னை-10.

(5) திருவாளர்கள் இண்டோ ஐஸ்லாண்டிக்ஃபிஷரீஸ் (பிரைவேட்)
லிமிடெட், 41, லிங்கி செட்டி தெரு, சென்னை-1.

(6) திருவாளர்கள் இண்டோ மரைன் ஏஜென்சீஸ்,
ராயபுரம், சென்னை-13.

(7) திருவாளர்கள் ஈஸ்ட் கோஸ்ட் மரைன் பிராடக்ட் (பிரைவேட்)
15, மாண்டியத் சாலை, சென்னை-8.

(8) திருவாளர்கள் ஈஸ்ட்ர்ன் சீ ஃபுட்ஸ் எக்ஸ்போர்ட்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்,
எண்ணூர் கடற்கரை நெடுஞ்சாலை, திருவொற்றியூர்,
சென்னை-19.

(9) திருவாளர்கள் ராணி எக்ஸ்போர்ட்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட்,
72, சிமெட்ரி சாலை, சென்னை-21.

1973 பிப்ரவரி 13]

(10) திருவாளர்கள் ஃபார்ட்சூன் ஃபிஷரீஸ் (பிரைவேட்) லிமிடெட்,
80, இரண்டாவது பெருஞ்சாலை,
காந்திநகர், சென்னை-20.

(11) திருவாளர்கள் ஓரியண்ட் மரைன் பிராடக்ட்ஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், பாம்பே மியூசுவல் பில்டிங் (ஆறுவது தளம்),
சென்னை-1.

(12) திருவாளர்கள் ஜே. எம். தாமஸ் & கம்பெனி,
மனை எண் 24.
88/89, சூரியநாராயண செட்டி தெரு, சென்னை-13.

(13) திருவாளர்கள் ஜார்ஜ் மெய்ஜோ,
தபால்பெட்டி எண் 5,
கடலூர்-3.

(14) திருவாளர்கள் கார்டெல் சீஃபுட்ஸ்,
தபால்பெட்டி எண்-17,
கடலூர்-3.

(15) திருவாளர்கள் அமெக்ஸ்ஃபிஷரீஸ்,
141/142, வால்டாக்ஸ் சாலை,
சென்னை-1.

List of places where fish processing plants are located in Tamil Nadu.

I. Departmental plants—

1. Ennore near Madras (Chingleput District).
2. Tuticorin in Tirunelveli District.
3. Mandapam in Ramanathapuram District.

II. In the Private Sector—

1. M/s. Southern Sea Foods Private Limited,
Montieth Court,
Montieth Road, Madras-8.
2. M/s. Southern Trawling Company,
No. 16, Montieth Road,
Madras-8.

List of places where fish processing plants are located in Tamil Nadu.—cont.

II. *In the Private sector*—cont.

3. M/s. Vak International,
No. 15, Montieth Road,
Madras-8.
4. M/s. Meena International,
No. 100, Poonamallee High Road,
Madras-10.
5. M/s. Indo-Icelandic Fisheries (Private) Limited,
No. 41, Linghi Chetty Street, Madras-1.
6. M/s. Indo-Marine Agencies (Tamilnad),
Royapuram, Madras-13.
7. M/s. East Coast Marine Products (Private) Limited,
No. 15, Montieth Road, Madras-8.
8. M/s. Eastern Sea Foods Exports Private Limited,
Ennore Coastal High Road,
Tiruvottiyur, Madras-19.
9. M/s. Rani Exporters Private Limited,
No. 72, Cemetry Road, Madras-21.
10. M/s. Fortune Fisheries Private Limited,
No. 80, Second Main Road,
Gandhinagar, Madras-20.
11. M/s. Orient Marine Products Private Limited,
Bombay Mutual Buildings (6th Floor),
Madras-1.
12. M/s. J. M. Thomas and Company,
Plot No. 24, 88/89, Suryanarayana Chetty Street,
Madras-13.
13. M/s. George Maijo,
Post Box No. 5,
Cuddalore-3.
14. M/s. Cordel Sea Foods,
Post Box No. 17,
Cuddalore-3.
15. M/s. Apex Fisheries,
No. 141/142, Wall Tax Road,
Madras-1.

இணைப்பு 3

[487-ம் பக்கத்தில் 160-ம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாவிற்கான விடையைக் காண்க.]

பெண்கள் அறங்காவலர்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ள கோவில்களின் விவரப் பட்டியல்.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும்.	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள்.
(1)	(2)
1 திரு. சுகவனேஸ்வரர் ஆலயம், சேலம்.	திருமதி ஜே. குப்பம்மாள்.
2 திரு. நெல்லையப்பர் தேவஸ்தானம், திருநெல்வேலி.	திருமதி வாமசுந்தரம், சிவ சுப்பிரமணியம்.
3 திரு. நாச்சியாரம்மன் மற்றும் மாரியம்மன் ஆலயங்கள், மே. புலியூர், திருக்கோயிலூர், தென்னூற்காடு.	திருமதி பி. தனகோடி அம்மாள்.
4 திரு. சொக்கநாதசாமி ஆலயம், ஆல்வாய் கிராமம், உடையார் பாளையம், திருச்சி.	திருமதி நாகம்மாள்.
5 திரு. ஆபத்துகாத்த விநாயகர் மற்றும் திரு. சுப்ரமணியசுவாமி ஆலயங்கள், ஜெயன்கொண்ட சோழபுரம், உடையார்பாளையம்.	திருமதி கருணாநிதி அம்மாள்.
6 திரு. பூமிகாவலபெருமாள் ஆலயம் தாழனடி, தவலை வட்டம்.	திருமதி எம். இசக்கி அம்மாள்
7 திரு. வெற்றிவேல் விநாயகர் ஆலயம், தேரூர். அகஸ்தீஸ்வரம் வட்டம்.	திருமதி பி. வள்ளியம்மாள்.
8 திரு. முகுந்தம்மன் ஆலயம், சீரங்கம்மாள் தெரு, பழைய வண்ணாரப்பேட்டை, சென்னை–21.	திருமதி லட்சுமி காந்தம்மாள்.
9 திரு. கும்மாளம்மாள் ஆலயம், கும்மாளம்மன் கோயில் தெரு, தண்டையார்பேட்டை, சென்னை–21	திருமதி லட்சுமி காந்தம்மாள்.
10 திரு. தர்மராஜா ஆலயம், நெ. 72, அண்ணுபிள்ளை தெரு, சென்னை-1	திருமதி எஸ். கலைசெல்வி.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
11 திரு. ஸ்ரீநிவாசபெருமாள் ஆலயம், வெள்ளாள தெரு, புரசவாக்கம், சென்னை-7.	ராஜம்பாரதி.
12 திரு. எல்லம்மன் ஆலயம், எஸ். எம். வி. கோயில் தெரு, திருவல்லிக்கேணி, சென்னை-5.	லட்சுமி சம்பந்தம்.
13 திரு. கற்பக விநாயகர் ஆலயம், மார்ஷல் ரோடு, எழும்பூர், சென்னை.	திருமதி பி. கிருஷ்ணவேணி அம்மாள்.
14 திரு. சுவர்ண விநாயகர் ஆலயம், 273, மின்ட் தெரு, சென்னை-1.	திருமதி பட்டம்மாள்.
15 திரு. காசிவிஸ்வநாதசாமி ஆலயம், 27/28 சிருஷ்ணப்ப நாயக்கன் டான்க் தெரு, சென்னை-1.	திருமதி கன்னியம்மாள்.
16 திரு. செல்வ விநாயகர் என்கிற இல்லைகாட்டு விநாயகர் ஆலயம், 136/137 வரத முத்தையப்பன் தெரு, சென்னை-1.	திருமதி கமலம்மாள்.
17 திரு. கன்னியம்மன் ஆலயம், 10, நாாாயணசாமி தோட்டத் தெரு, முத்தையால்பேட்டை, சென்னை-1.	திருமதி நாகம்மாள்.
18 திரு. கோடும்பாடி அம்மன் ஆலயம், 4/78 பிராட்வே, சென்னை-1.	திருமதி பழனியம்மாள்.
19 திரு. ரேணுகாபரமேஸ்வரி ஆலயம், 90, மின்ட் தெரு, சென்னை-1.	திருமதி என். எல். வசந்தா.
20 திரு- ஏகவல்லியம்மன் ஆலயம், ஏழுகிணறு.	திருமதி வடிவாம்பாள்.
21 திரு. முத்துமாரியம்மன் ஆலயம், 17, புரசவாக்கம், சென்னை.	திருமதி பார்வதியம்மாள்.
22 திரு. கந்தஸ்வாமி ஆதி மொட்டையம்மன் ஆலயம், 18 கந்தஸ்வாமி கோயில் தெரு, கொசபேட்டை, சென்னை-12.	திருமதி அங்கம்மாள்.
23 திரு. தண்டு துலுகாந்தம்மாள் ஆலயம், 1/282, மின்ட் தெரு, சென்னை-1.	திருமதி லட்சுமி அம்மாள்.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
24 திரு. வரதராஜப்பெருமாள் ஆலயம், கூத்தியாராம்பேட்டை, சீர்காழி வட்டம்.	திருமதி எம். கணேஸ்பாய்.
25 திரு. அனுமார் கோவில், சீர்காழி வட்டம்.	திருமதி கிருஷ்ணம்மாள்.
26 திரு. தினசாரி கோதாந்திரக்கட்டளை, திரு. விக்ரம் நாராயணப் பெருமாள் கோயிலுடன் இணைந்தது, காடளன்கோவில், சீர்காழி வட்டம்.	திருமதி வி. அம்புஜத்து அம்மாள்.
27 திரு. துவாதிசிக் கட்டளை, திரு. கோதண்டராமஸ்வாமி கோவிலுடன் இணைந்தது, நல்லூர், சீர்காழி வட்டம்.	திருமதி காமு அம்மாள்.
28 திரு. வர ஆஞ்சநேயசாமி ஆலயம், பட்டத்துறை, சீர்காழி வட்டம்.	திருமதி எஸ். பார அம்மாள்.
29 திரு. ட்சணபுரீஸ்வரர் ஆலயம், தலைச்சாங்காடு, மாயவரம் தாலூகா.	திருமதி எம். பட்டம்மாள்.
30 திரு. ரெங்கவிஜய ராமாநுஜய கூடம் நந்தவனக் கட்டளை, திரு. ஆமவிருப்பெருமாள் கோவிலுடன் இணைந்தது, தேரழுந்தூர், மாயவரம் வட்டம்.	திருமதி செங்கமல தாயாரம்மாள்.
31 திரு. கோஸ்திரி கட்டளை, வெள்ளலால் கோவில், மாயூரம் வட்டம்.	திருமதி எம். செல்லம்மாள்.
32 திரு. இரண்டாம் காலக்கட்டளை, ஸ்ரீலெட்சுமிநாராயணப்பெருமாள் கோவிலுடன் இணைந்தது, தேரழுந்தூர் வட்டம், மாயூரம்.	திருமதி சாரதாம்பாள்.
33 திரு. மழவேந்திரநாதஸ்வாமி ஆலயம், பாபாராஜபுரம், கும்பகோணம் வட்டம்.	திருமதி எஸ். ஜானகி அம்மாள்.
34 திரு. செல்லபெருமாள் அய்யனார் ஆலயம், குடிதாங்கி, கும்பகோணம் வட்டம்.	திருமதி சி. பாப்பா.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
35 கால சந்திக்கட்டளைசேர்ப்பு ஸ்ரீகாசி விஸ்வநாதஸ்வாமி ஆலயம், கும்பகோணம் வட்டம்.	திருமதி தையநாயகி ஆச்சி.
36 திரு. கூரத்தாழ்வார் ஆலயம், கடைத்தெரு, கும்பகோணம் நகர்.	திருமதி ஆர். ரெங்கநாயகி அம்மாள்.
37 திரு. சுப்பிரமணியஸ்வாமி ஆலயம், புதுச்சேரி, கும்பகோணம் வட்டம்.	திருமதி செண்பகத்தம்மாள்.
38 திரு. மாரியம்மன் கோயில், பாண்டமங்கலம், நாமக்கல் வட்டம், சேலம் மாவட்டம்.	திருமதி சோ. மங்களம்.
39 திரு. சுகவனேஸ்வரர் கோயில், சேலம் நகர், வட்டம்.	திருமதி ஜெ. குப்பம்மாள்.
40 திரு. காசிவிஸ்வநாதஸ்வாமி மற்றும் செல்வவிநாயகர் கோயில்கள், வாழப்பாடி, சேலம் மாவட்டம்.	திருமதி சொர்ணம்மாள்.
41 திரு. மாரியம்மன் வகையறு கோயில்கள், கோவேரிப்பட்டி, ராசிபுரம் வட்டம், சேலம் மாவட்டம்.	திருமதி நவநீதம்மாள்.
42 திரு. சென்னகேசவப் பெருமாள் வகையறு கோயில்கள், தப்பக்குடை, சங்ககிரி வட்டம்.	திருமதி ரா. கமலம்.
43 திரு. புதிய காசிவிஸ்வநாதஸ்வாமி கோயில், பாண்டமங்கலம், நாமக்கல் வட்டம், சேலம் மாவட்டம்.	திருமதி மங்களத்தம்மாள்.
44 திரு. கந்தசுவாமி கோயில், காளிப்பட்டி, திருச்செங்கோடு வட்டம், சேலம் மாவட்டம்.	1 திருமதி சிவகாமசுந்தரியம்மாள். 2 திருமதி விசாலாட்சி அம்மாள். 3 செல்வி சரஸ்வதி. 4 செல்வி அம்பிகா.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
45 திரு. அருணேஸ்வரர் கோயில், ஸ்ரீ லட்சுமிநாராயணசாமி கோயில், காரியாமங்கலம், தர்மபுரி மாவட்டம்.	திருமதி சிப்பம்மாள்.
46 திரு. செல்லியம்மன் கோயில், அகரம், கிருஷ்ணகிரி வட்டம்.	திருமதி மாணிக்கம்மாள்.
47 திரு. சுப்பிரமணியசாமி கோயில். அகரம், கிருஷ்ணகிரி வட்டம்.	திருமதி பாஞ்சாலை அம்மாள்.
48 திரு. செல்லியம்மன், திம்மராய சாமி வகையறு கோயில், கொண்ட மாண்டப்பட்டி, கிருஷ்ணகிரி வட்டம்.	திருமதி முத்தம்மாள்.
49 திரு. செல்லியம்மன், விநாயகர், பட்டாளம்மன், கோயில், ஆவத்து வாடி, அகரம் அஞ்சல், கிருஷ்ண கிரி வட்டம்.	திருமதி நாகம்மாள்.
50 திரு. திம்மராயசாமி கோயில், தெட்டஹள்ளி, கிருஷ்ணகிரி.	திருமதி மங்களம்மாள்.
51 திரு. கோதண்டராமசாமி கோயில், நந்திமங்கலம், ஒசூர் வட்டம்.	திருமதி கௌரம்மாள், க/பெ. வெங்கடசாமி கவுண்டர்.
52 திரு. சீனிவாசப்பெருமாள் கோயில், வாலாசா வட்டம், வட ஆற்காடு மாவட்டம்.	திருமதி பி. கிருஷ்ணவேணி அம்மாள்.
53 கல்சத்திரம், ஆரணி, வட ஆற்காடு மாவட்டம்.	திருமதி ஆர். தனலட்சுமி அம்மாள்.
54 திரு. மாரியம்மன் கோயில், கொட நகர், செய்யார், வட ஆற்காடு மாவட்டம்.	திருமதி சாவித்திரி.
55 திரு, சோமநாதீஸ்வரர் நாத பெருமாள் கோயில், புத்தகரம், திருப்பத்தூர், வட ஆற்காடு மாவட்டம்.	திருமதி பட்டம்மாள்.
56 திரு. திருநாவுக்கரசு மடம், ஆரணி, வட ஆற்காடு மாவட்டம்,	திருமதி சாரதாம்பாள் அம்மாள்,

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
57 திரு· வேணுகோபாலசாமி ஆலயம், கூறையூர், திருமங்கலம், மதுரை மாவட்டம்.	திருமதி ஆர். மைதிலி அம்மாள்
58 திரு. ஸ்தலசயனபெருமாள் ஆலயத் துடன் இணைந்த கப்பியமூர் திரு. வேங்கடாச்சாரியார் தர்மம், மகா பலிபுரம், செங்கை மாவட்டம்.	திருமதி எஸ் சுசீலா. திருமதி ஜே. ராஜம்மாள்.
59 திரு. வால்மீகிநாதர் கோயில், செய்யூர், மதுராந்தகம் வட்டம்.	திருமதி தையநாயகி அம்மாள்
60 திரு. கோவிந்தம்மாள் பவித்ரோத் சவ கட்டளை (ஸ்ரீஉலகளந்த பெரு மாள் கோயிலுடன் இணைந்தது) காஞ்சிபுரம்.	ஸ்ரீ அரவிந்தலோசனு அம்மாள்
61 திருமதி சுந்தரம்மாள் தனிக்கட்டளை ஸ்ரீ வைகுண்டபெருமாள் ஆலயத் துடன் இணைந்தது, காஞ்சிபுரம்.	திருமதி கன்னியம்மாள்.
62 திரு. சுந்தரவரதராஜ பெருமாள் ஆலயம், உத்திரமேரூர்.	திருமதி வி. ஆர்· ஆண்டாளம்மாள்.
63 திரு. அகஸ்தீஸ்வரர் கோயில், கும்மங்கலம்.	பரிபூரணம்மாள்.
64 திரு. அகஸ்தீஸ்வரர் ஆலயம், கொளத்தூர்.	திருமதி அய்யா தையல்நாயகி அம்மாள்.
65 திரு. வெணுகோபாலசுவாமி ஆலயம், செல்லுபேட்டை தெரு, தஞ்சாவூர்.	திருமதி லோகாம்பாள் அம்மாள். க/பெ. வேணுகோபால சாமி பிள்ளை.
66 திரு. ரத்னகிரீஸ்வரர் ஆலயம். வடக்கு வீதி, தஞ்சாவூர்.	திருமதி ஞானம்மாள் அம்மாள்.
67 திரு. பிரம்மபுரீஸ்வரர் ஆலயம், புன்மங்கை, பாபநாசம் வட்டம்.	திரும்தி எம். மங்கையற்கரசி அம்மாள்.
68 திரு· சோமசுந்தரசுவாமி ஆலயம், அதன் உபகோயில் ஸ்ரீ சுப்பிர மணிய சுவாமி கோயில், பெரு மகனூர், பட்டுக்கோட்டை வட்டம்.	திருமதி சீதாலட்சுமி அம்மாள்

1973 பிப்ரவரி 13]

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
69 திரு. சிதம்பரேஸ்வரர் கோயில், சாத்தூர், இராமநாதபுரம் மாவட்டம்.	திருமதி கே. தனலட்சுமி அம்மாள்.
70 திரு. அமிர்த கடேஸ்வரஸ்வாமி ஆலயம், ஏர்வாடி கிராமம், நன்னிலம் வட்டம், தஞ்சை மாவட்டம்.	திருமதி ப . கல்யாணி.
71 திரு. நாகநாதசாமி, ஸ்ரீ வீரராகவ பெருமாள் கோயில்கள், வெங்கிடங்கால், நாகப்பட்டினம் வட்டம், தஞ்சாவூர் மாவட்டம்.	திருமதி ச. நீலாவதி.
72 திரு. நவநீதேஸ்வரஸ்வாமி ஆலயம், சிக்கல், நாகப்பட்டினம் வட்டம்.	திருமதி எஸ். ஆர். மீனாட்சி சுந்தரத்தம்மாள்.
73 திரு. கெட்டி விநாயர் ஆலயம், ஆந்தியூர், பவானி வட்டம்.	திருமதி வி. அலமேலு.
74 திரு. முனியப்பசாமி ஆலயம், ஒக்கிளியூர் தெரு, கோயம்புத்தூர்.	திருமதி பி. நஞ்சம்மாள்.
75 திரு. செல்லீஸ்வரஸ்வாமி மற்றும் அலகராயபெருமாள் கோயில்கள், ஆந்தியூர், பவானி.	திருமதி ஏ. வி. அலமேலு அம்மாள்.
76 திரு. விநாயர் ஆலயம், பீலமேடு, கோயம்புத்தூர்.	திருமதி என். கமலம்.
77 திரு. முனீஸ்வரர் ஆலயம், அனுமாந்தாயன் கோயில் தெரு, கோயம்புத்தூர்.	திருமதி எஸ். கண்ணம்மாள்.
78 திரு. நாகேஸ்வரஸ்வாமி ஆலயம், இக்கரை பூலவபட்டி, கோயம்புத்தூர்.	திருமதி ஏ. கே. பார்வதி அம்மாள்.
79 திரு. பெட்டை விஸ்வேஸ்வரஸ்வாமி ஆலயம், உப்பாராதெரு, கோயம்புத்தூர்.	திருமதி கே. கமலா சீனிவாசன்
80 திரு. யோகாசன ஆஞ்ஜநேயசாமி கோயில் சலிவன் தெரு, கோயம்புத்தூர் டவுன்.	திருமதி சி. எச். லலிதா.

தொடர் எண்ணும், கோயில்களின் பெயரும். (1)	பெண் தர்மகர்த்தாவின் பெயர்கள். (2)
81 திரு. சக்திவிநாயகர் ஆலயம், கோபி டவுன்.	திருமதி கே. லட்சுமி தேவி.
82 திரு. வால்மீகநாதர் கோயில், செய்யூர், மதுராந்தகம் வட்டம்.	திருமதி தையநாயகி அம்மாள்.
83 திரு. மூர்த்தி விநாயகர் ஆலயம், நெடுவயல், தென்காசி.	திருமதி சுப்பம்மாள்.
84 திரு. நெல்லையப்பர் ஆலயம், திருநெல்வேலி.	திருமதி வாமசுந்தரம்.

குறிப்பு— வரிசை எண் 5, 23, **33,** 46, 49, 56, 57, 69—71 ஆகியவற்றிலுள்ள பெண் அறங்காவலர்களின் பதவி காலம் முடிந்துவிட்டது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

Index to Tamil Nadu Legislative Assembly Debates.

SEVENTH SESSION OF THE FIFTH LEGISLATIVE ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

9th, 10th, 12th and 13th February 1973.

VOLUME XXXI (Nos. 1 to 4.)

PAGES

A

ABDUL JABBAR, THIRU V. M.—

Crimes' detection 7—9

Governor's Address (M) 308

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 412—416

Madras-Palani bus route 485—486

ADITANAR, THIRU Si. Pa.

Co-operative Societies (Amendment) Bill, 1973 .. 278, 505—506

Governor's Address (M) 212, 332

AGRICULTURE—

Implements, supply through co-operatives .. 465—466

ALAGARSAMY, THIRU S.—

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 386, 425—431

Rice distribution, Kovilpatti and Vilathikulam areas 1—4

PAGES

A—*cont.*

ALDA M. FOWLER, THIRUMATHI—

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 423—424

ANANDANAYAKI, THIRUMATHI T. N.—

Adjournment Motion not being taken up (Point of order) 42

Bill, consideration without sufficient notice (Point of order) 45, 46, 47, 48

Governor's Address (M) 77, 80, 93, 100, 158—167, 169, 177, 179, 180, 186, 187, 307, 308, 309, 310, 315, 347, 361, 377, 384

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 454, 455

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 539—545, 569, 577, 579, 581

ANBAZHAGAN, THIRU K.—

Governor's Address (M) 93, 94, 362, 363, 369, 383

Strike by House Surgeons, students and Class IV staff of Erskine Hospital, Madurai (A.M.) .. 275—277

Strike by Nursing Orderlies and Doctors in Government Erskine Hospital, Madurai (A.M.) .. 152

Strike by students of B. Pharmacy in Madras and Madurai Medical Colleges (A.M.) 490—494, 495

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

A—*cont.*

ANIMAL HUSBANDRY—
Cattle Insurance Scheme 253

ANIMALS—
Elephants, statistical survey in forests 37

ARANGANNAL, THIRU Rama—
Governor's Address (M) 67, 68
288—289
310, 317

ARRACK—
Sale price 460

AWARDS—
Inter-caste marriages, ... 129—132

B

BACKWARD CLASSES—
I.A.S. Training Institute 111—113

BANKS—
Land Development Bank, employees 466—469

BILL(S)—
Co-operative Societies (Amendment) Bill, 1973
Int. 278
Consid. }
Passed } 505—506

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 (Non-official Bill)
Message from Governor 386
Consid. 386—456

Publicmen (Criminal Misconduct) Bill, 1973
Message from Governor 506
Int. 278
Consid. 507—509

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

B—*cont.*

BILLS—*cont.*

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973

Message from Governor 511

Int. 48, 49

Consid. }
Consid. Cl. } 511—584

Motion to pass 584

Passed 587

BOOKS AND PUBLICATIONS—

Books for elective subjects in Telugu, publication by Government 12—14

BRIDGE(S)—

Across Adayaru Canal 265—267

Across Cauvery-Muthappan Cauvery, Mayuram Town 118—120

BROADCAST—

Assembly Proceedings Clarification by AIR (Ann) 503

BUSES—

Bus routes, Pandian Roadways Corporation, .. 146—149

Government buses, Ladies seats 486—487

C

CALLING ATTENTION—

Hunger strike by trained teachers of Kanyakumari District 503—505

Madras Corporation, indefinite postponement of elections to 42, 43

CATTLE—

Cattle sheds, grants in Wandivash 117—118

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—

Announcements—

Appeal to Leader of Anna Dravida Munnetra Kazhagam 385

B.O.H. 101—102

Rulings and Observations—

Adjournment Motions—

Adverse economic effects arising out of the Government of India's decision to canalise the leather exports from Tamil Nadu—

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion after the explanation by the Minister for Industries. 498—502

Assault on Fishermen in the Sea-shore of Royapuram—

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion after the explanation by the Minister for Harijan Welfare 495—498

Lock-out in Addison and Company—

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion to discuss on the subject, after the statement of the Minister for Labour. 42

Scope of discussion—

A member explaining the need for an adjournment motion should be brief and give only an outline of the matter involved without going into details. 500—501

At the stage of seeking consent to an adjournment motion, Members should not go into details of the subject-matter as that would develop into a discussion 39

Clash between students and bus workers in Madurai and consequent strike by workers—

Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion after the explanation by the Chief Minister. 149—151

TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—cont.

Adjournment Motions—cont.

Strike by students of B. Pharmacy Class in Madras and Madurai Medical Colleges—
Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion after the explanation by the Minister for Health. 489—495

Strike by Madurai Erskine Hospital House Surgeons and students—
Consent was withheld on the ground that there was no need for the motion after the explanation of the Minister for Health. 273—277

Strike by Nursing Orderlies and Doctors in Government Erskine Hospital, Madurai—
Consideration postponed at the request of the Minister for Health. 151—152

Debate—

Interruptions—When a Member was speaking, another Member who had earlier interrupted, rose again on a point of order. The Chair observed that the time taken by the Member on the point of order would be deducted from the total time allotted to the leader of her party and hence the Member might refrain from interrupting the Member who held the floor. 175

It was desirable that Members did not comment on the speech of another Member, especially when the Member concerned took offence to it. .. 308—310

Members should not speak sitting in their seats. .. 98

Members should speak from the seats allotted to them. 360

Decorum—

It was not proper to argue with the Chair. 98

Members should resume their seats when the Chair sounded the gong. 185

On a Member making certain remarks in a loud tone, the Chair observed : "Shouting is not a very good quality for a parliamentarian." 98

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—cont.

Reference to Gods—

Reference to Gods might be avoided. 332

Reference to Officers—

It was not proper to mention the name of an official and make allegations against him ; only complaints of a general nature could be made. Details, if any, which the Member wanted to bring to the notice of the Minister should be furnished to the Minister for further action. 156

When the Chair was on its legs, other Members should not rise up and speak. 586

Expressions used in the House—

'ஓடுகாலிகள்' (Runaways from the House) 'ஏஜென்டுகள்' (Agents)—Expressions used by Members belonging to two parties against each other's partymen—Deprecated. 546

'Demagogue'—used with reference to Jawaharlal Nehru by a Member was taken exception to and the Deputy Speaker observed that the meaning of the word given in the Chamber's Dictionary is 'a leader of the people', 'a popular and factious orator' and that could be taken as authoritative. Whatever be the meaning of the word in usage, and whatever view they might hold about some party leaders, they would do well to refrain from using derogatory expressions about leaders like Jawaharlal Nehru. 289—290

"Weather Report"—

With reference to a Member's observation that the Governor's address was just like 'Meenambakkam Weather Report', one of the Members in the panel of Chairmen who was in the Chair observed that it was not in order to say like that. However the Deputy Speaker who resumed the Chair a little while later held the view that it was not wrong to say that it was like 'Weather Report' as it was an authorised statement. 158—159

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—cont.

Expressions used in the House—cont.

Junior Member—

With reference to a request made by a Member that the reference made by another Member to a Member of his party as Junior Member be expunged, the Chair observed that so far as the House was concerned there was no question of juniority or seniority. 98

Expunctions—

Deprecating the tone and tenor of a Member's speech the Chair ordered the expunction of certain expressions used by the Member 584—585

The name of an official mentioned by a Member while making an allegation during the debate on the Motion of Thanks to the Governor's Address was ordered to be expunged. 156—157

Governor's Address—

Scope of discussion—

It was not quite in order to speak on all subjects in the course of the discussion on the Motion of Thanks to the Governor's address. It would be desirable to confine their remarks to the points contained in the address. 70—71

Members—

Naming—

On 13th February 1973, when a Member (Dr. H. V. Hande) persistently interrupted the Chair and did not resume his seat when directed by the Chair and used certain expressions against the Chair which were, however, expunged, the Chair named the Member who left the House thereafter followed by the Members of his party and those belonging to the Congress (O) Party and its leader 587

Point of Information—

Information about notices of motions was to be sought in Speaker's Chamber. Members would do well to adhere to the good practice of seeking information about notices of motions in the Speaker's Chamber and not in the House 42, 43

TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—cont.

Expression used in the House—cont.

Introduction of a Bill without sufficient notice—

With reference to a point of order raised by a Member about lack of time to study a Bill, and that the Bill was a replica of the Ordinance which was challenged in a court, and the short discussion that ensued on the same, the Chair observed that he took into account the feelings of the Members in the matter of giving due notice for legislative measures and ruled that there was no point of order as the Members had three days time for the study. There were precedents not only in respect of Government Bills but also non-official Bills where the usual notice of five days had been waived and also where Parliament considered Bills which were a replica of an Ordinance challenged in a Court of Law 44, 48

Misuse of opportunity to raise—

The Chief Minister pointed out that some Members spoke for five minutes under the pretext of a point of order and suggested that the Chair should apply the brake at a certain point by not allowing a Member to raise a point of order thereafter if he persistently rose thrice under the pretext of points of order which were not actually points of order. A Member objected to the suggestion on the ground that it would affect the privilege of the Members.

The Chair endorsed the suggestion of the Chief Minister and observed that frequent raising of points of order encroached upon the time of the House and also snapped the trend of the speech of the Member holding the floor 100

Point of order should not be raised during question hour 36

PAGES

C—*cont.*

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—cont.

Expression used in the House—cont.

Waiver of notice—

With reference to a point of order raised by a Member that the Chair should take the consent of the House for the waiver of the notice, the Chair invited the attention of the Member to rule 138. 48-49

Proceedings—

With reference to an allegation that the All-India Radio broadcast an incorrect news by announcing that a debate on a particular day at a particular point of time had concluded whereas the Chief Minister was actually replying to the debate just then, the Deputy Speaker informed the House that the All-India Radio who were addressed in the matter had informed him that they had not announced that the Chief Minister was replying to the debate. Accepting this clarification on behalf of the House, the Deputy Speaker thanked the All-India Radio for it. 503

Question hour—

Only questions should be asked during question hour and accusations should be avoided. 18

Questions and Answers—

Supplementary Questions—

Relevancy—

A supplementary which did not relate to the main question was disallowed 147, 148, 251, 258, 485

Supplementaries should be brief and asked one by one. If a string of supplementaries were put continuously, it was difficult to understand and reply to them 131

Supplementary questions should be direct .. 130, 143

Quotation—

Members should get the permission of the Chair if they wanted to read from any document .. 99

PAGES

C—*cont*.

CHAIR—*cont.*

Rulings and Observations—*cont.*

Quotation—cont.

Production of document—

When a Member contended that he would produce the original document to which he was referring only if a Commission of Inquiry was appointed, the Chair observed that the Member's contention was untenable inasmuch as they could not accept any other body as more powerful than the House. If there was difficulty in getting at the original document it was not in order to read *in toto* from a copy thereof. However, a gist of the same could be mentioned in the House and they should be prepared to prove its authenticity. 101

Ordering the expunction of certain portions read by a Member from a letter, and also directing its non-publication in the Press, the Chair observed that while the Member was privileged to refer to it, he should do so after apprising the Speaker about the contents of the letter and obtaining his prior consent 90—91

When a Member drew the attention of the Chair to another Member reading from a document in the course of his speech, the Chair observed as follows :—

'I do not think it is a document. He is having some notes to refresh his memory and to have cogency. He may refer to it here and there and the total contents should not be read out.' 61—62

COLLEGE(S)—

Arignar Anna Arts College, Wallajapet, introduction of Chemistry and Zoology as special subjects .. 9—10

Sanskrit College at Madras, Government grant .. 469—471

COMMITTEE(S)—

Advisory Committee for 'Eye Camp Fund', composition 14—16

Road Development and Traffic Planning Committee, collaboration with other organisations, .. 272—273

Tourist Traffic Advisory Committees, working .. 36—37

PAGES

C—*cont.*

COPYWRITERS—

Tamil Nadu Copywriters Licence Rules, implementation 256

COURTS—

Magistrates' Courts (Mayuram Town), buildings .. 132
Sub-court for Kuzhithurai, ... 132

D

DENNIS, THIRU N.—

Advisory Committee for 'Eye Camp Fund', composition 14—16
Inter-State bus services, agreement, ... 270—272
Kodayar Electricity Project, electricity supply .. 268—269
Madras Corporation, indefinite postponement of elections to (C.A.) 43
Police Constables, recruitment 4—7
Rice, seizure from rice mills at Pichanur area .. 35—36
Road Development and Traffic Planning Committee, collaboration with other organisations, .. 272—273
Russian goats and sheep, import, ... 254—256
Sub-court for Kuzhithurai, ... 132

DHARMALINGAM, THIRU A. P.—

Governor's Address (M) 65, 332

DHARMALINGAM, THIRU N.—

Forest lands, Kallakurichi taluk, ... 145

DISEASES—

Filaria—Control 248—251

DURAISAMY, THIRU S.—

Pond, Chettipalayam village 464

Pond near Chinnandipalayam, raising bund .. 464

E

EDUCATION—

Institutions, naming after castes 242—245

PAGES

E—*cont.*

ELECTRICITY—
Hydro-Electric Power Station, Suruli falls .. 38
Kodayar Project, direct supply 268—269
Supply from Mysore and Kerala States .. 269—270

ELEPHANTS—
Statistical survey in forests 37

EXCISE—
Toddy and arrack shops, Panchayat Unions' share in auction amount, ... 257—259

EXPUNCTION—
Governor's Address (M) 76, 96
Point of order *re.* adjournment motion not being taken up 42, 43
The Tamil Nadu Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill 585, 586, 587

EYE CAMP—
Fund, Advisory Committee 14—16

F

FAMILY PLANNING—
Regional Family Planning Training Centre, Egmore, expenditure 18

FACTORIES—
Malco Factory, diversion of effluents, ... 262

FERTILISERS—
Supply 138—139

FISHERIES—
Fish Processing Centres 460

FOODGRAINS—
Food Corporation, opening of wholesale and retail shops 36
Rice, distribution in Kovilpatti and Vilathikulam areas 1—4
Rice, seizure from rice mills at Pichanur area .. 35—36

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

F—*cont.*

FORESTS—
House-hold timber, cultivation 145—146
Kallakurichi taluk 145

G

GANAPATHY, THIRU N.—
Adjournment Motion not being taken up, (Point of order) 42
Bill, consideration without sufficient notice (Point of order) 46
Governor's Address (M) 316, 325, 327, 328
I.A.S. Training Institute for Backward Class .. 111—113

GANESAN, THIRU S.—
Fish Processing Centres 460
Handloom weavers, Committee to fix wages .. 120—123
Women trustees in temples 487—488

GURUSAMI, THIRU N. V.—
Governor's Address (M), ... 155—158

H

HANDE, DR. H. V.—
Bill, consideration without sufficient notice (point of order) 44
Express buses, night service 480—485
Fertilisers, supply 138—139
Governor's Address (M) 54—56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71, 170, 171, 183, 185, 359, 362, 382, 384

PAGES

H—*cont.*

HANDE, DR. H. V.—

Lock-out in Addison and Co. (A.M.) 39—40

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 515, 552—553, 554—560, 584, 585, 586, 587

HANDLOOM WEAVERS—

Wages, fixation by Committee 120—123

HARIJAN WELFARE—

Harijan colonies in Pennalurpet sub-taluk, delay in assigning house-sites 30—32

Harijans of Thottakurichi, land assignment .. 32

House sites for Harijans, Uttukuli firka 28—30

Prevention of Untouchability Act, prosecuted and convicted 26—28

School buildings 127—128

HIGHWAYS—

Growing of avenue trees, ... 261

HOSPITALS AND DISPENSARIES—

General Hospital, cockroaches 251—253

Taluk Headquarters Hospitals, appointment of specialists 16—17

I

ILANGOVAN, THIRU G.—

Governor's Address (M), ... 64, 65, 205—207

INDUSTRIES—

West Ramanathapuram, declaration as industrially-backward area 34

IRRIGATION—

Perumballam-Kalmaduvu scheme, Alamarthupatti .. 135

PAGES

J

JAMES, THIRU J.,—
Governor's Address (M), ... 191—198
Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 418—423 455
Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 536—539, 582, 583

JOTHI VENCATACHELLUM, THIRUMATHI—
Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 437—438

K

KANDASAMY, THIRU K.—
Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 534—536

KANDASAMY, THIRU MANALI C.—
Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 386—395
Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 531—534

KARUNAINATHAN, THIRU J.—
Governor's Address (M), ... 201—202

KARUNANIDHI, DR. M.—
Bill, consideration without sufficient notice (point of order) 45—46
Busmen-students clash in Madurai and consequent strike by workers (A.M.) 150—151
Governor's Address (M) 65, 68, 69, 70, 80, 81, 93, 94, 95, 97, 99—100, 163, 165, 172—174, 220, 225—226, 227, 228, 290, 303, 309 310, 337 339—383

PAGES

K—cont.

KARUNANIDHI, Dr. M.—*cont.*

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 543

KHADI—

Board employees, regularisation 478—480

KITTAPPA, Thiru N.—

Adulteration in foodstuffs, Testing Centres .. 18—20

Agricultural implements, supply through co-operatives 465—466

Bridge across Adayaru canal 265—267

Bridge across Cauvery-Muthappan Cauvery, Mayuram Town, ... 118—120

Electricity, supply from Mysore and Kerala States 269—270

Elephants, statistical survey in forests 37

Filaria, control 248—251

Highways, growing of avenue trees 261

House-hold timber cultivation 145—146

Inter-caste marriages, awards 129—132

Liquor, illicit brewing 259—260

Magistrates' Courts (Mayuram Town), buildings .. 132

Mayuram-Manalmedu road, maintenance 260—261

Model High School (attached to Teachers' Training College), starting 114—115

Nadaswaram, production centres 461—462

Naranamangalam road, metalling 463—464

Panchayat Executive Officers, appointment .. 246—248

Prevention of Untouchability Act, prosecuted and convicted 26—28

Printing Presses on Co-operative basis 137—138

LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

K—cont.

KITTAPPA, THIRU N.—*cont.*

Sandalwood oil, extraction plants 267—268

Sanskrit College at Madras, Government grant .. 469—471

Text Book Society, separate press 241—242

Textile workers, Committee to examine grievances .. 123—126

Toddy and arrack shops, Panchayat Unions' share in auction amount 257—259

West Ramanathapuram, declaration as industrially-backward area 34

KOTHANDARAMIAH, THIRU K. S.—

Books for elective subjects in Telugu, publication by Government 12—14

KOVAI CHEZHIYAN, THIRU—

Governor's Address (M) 51—54

KRISHNAMOORTHY, THIRU V.—

Governor's Address (M) 323

L

LANDS—

Surplus lands availability and distribution .. 32—34

LATHEEF, THIRU M. A.—

Adverse economic effects due to Centre's decision to canalise leather exports from Tamil Nadu (A.M.) 499—501

Bill, consideration without sufficient notice (Point of Order) 46—47

Governor's Address (M) 61, 97, 98, 99, 167—182, 183, 289, 316, 309

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

L—cont.

LATHEEF, THIRU M. A.—*cont.*

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 431—436

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 526—527, 528—530

LIQUOR—

Illicit brewing 259—260

LOCAL BODIES—

Madras Corporation, indefinite postponement of elections to (C.A.) 43

M

MADHAVAN, THIRU S.—

Adverse economic effects due to Centre's decision to canalise leather exports from Tamil Nadu (A.M.). 501—502

Bill consideration without sufficient notice (Point of Order) 48—49

Governor's Address (M) 65, 66, 69, 183—184, 185, 186—187, 196—198, 223—224, 225, 227, 228, 283

Public Men (Criminal Misconduct) Bill, 1973 .. 278, 507—509

MANIAN, THIRU P. S.—

Bus routes, Pandian Roadways Corporation .. 146—149

Educational Institutions, naming after castes .. 242—245

Science laboratory for High School, Mattapparai .. 115—117

PAGES

M—cont.

MARIMUTHU, THIRU A. R.—
Governor's Address (M) 81, 211—223, 228—229

MARUDACHALAM, THIRU N.—
Sudden attack on fishermen of Royapuram sea-shore (A.M.). 496

MILLS—
Textile Mills, modernisation 34—35

MINES AND MINERALS—
Blackstone in South Arcot, export 462—463

MOHIDEEN, THIRU TIRUPPUR A. M.—
Governor's Address (M) 307—320
Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 424—425

MOTIONS—
Adj. Motion—
Adverse economic effects due to Centre's decision to canalise leather exports from Tamil Nadu .. 498—502
Busmen-students clash in Madurai and consequent strike by workers 149—151
Lock-out in Addison and Company 39—43
Strike by House Surgeons, students and Class IV staff of Erskine Hospital, Madurai 273—277
Strike by Nursing Orderlies and Doctors in Government Erskine Hospital, Madurai 151—152
Strike by students of B. Pharmacy in Madras and Madurai Medical Colleges 489—495
Sudden attack on fishermen of Royapuram sea-shore 495—498
BOH change in order 505, 509
Governor's Address—
Motion of Thanks 49—101, 152—229, 278—385
Madurai City Municipal Corporation Act, 1971, Amendment to Schedule 509—510

PAGES

M—contd.

MUTHUSELVAN, THIRU P. S.—

Governor's Address (M) 152—155

N

NADASWARAM—

Manufacturing Centres 461—462

NARAYANASWAMY, THIRU MANNAI P.—

Governor's Address (M) 63

NATARAJAN, THIRU N. V.—

Lock-out in Addison and Co. (A.M.) 40—42

NEDUNCHEZHIYAN, DR. V. R.—

BOH, change in order 505, 509

Governor's Address (M) 56—57, 58—61

Hunger strike by trained teachers of Kanyakumari district (C.A. St.) 504, 505

Madras Corporation, indefinite postponement of elections to (C.A. st.) 43

Madurai City Municipal Corporation Act, 1971, Amendment to Schedule 509—510

P

PALANISWAMY, THIRU N. K.—

Arrack, sale price 460

Governor's Address (M) 360

Ground water, Computer for detecting .. 133—134

House-sites for Harijans, Uttukuli firka 28—30

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 416—418, 454

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 515—519, 581

PAGES

P—*cont.*

PALANISWAMY, THIRU N. K.—*cont.*

Surplus lands with enforcement of new land ceiling laws 32—34

Taluk Headquarters Hospitals, appointment of Specialists 16—17

PALM PRODUCTS—

Palm-grove, purchase for Palm Products Co-operative Federation 480

PANCHAYATS—

Executive Officers, appointment 246—248

PAPERS LAID ON THE TABLE—

Co-operative Societies (Amendment) Bill, 1973 .. 589

Entertainments Tax Act, 1939, notifications .. 102, 229—230

Excise Act, 1971 (Tamil Nadu Act 34 of 1971), notification 230

General Sales Tax Act, 1959 102

Housing Board Act, 1961, notification 456

Indian Stamp Act, 1899, Notification re. remission of stamp duty 103

Motor Vehicles Taxation Act, 1931, notifications .. 102, 456

Panchayats Act, 1958 (Tamil Nadu Act XXXV of 1958) 230

Public Men (Criminal Misconduct) Bill, 1973 .. 589

Remission of stamp duty and registration fee chargeable under the Indian Stamp Act, 1899 (Central Act II of 1899) 230

Return of Assets of Members of Assembly .. 587, 588—589

Return of Assets of Members of Council 588

Section 619A of the Companies Act, 1956 (Central Act I of 1956) 230

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 456

PAGES

P—*cont.*

PARANDHAMAN, THIRU A.—
Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 530—531

PERUMAL, THIRU A. R.—
Governor's Address (M) 72—75, 76—77, 80, 81, 91

PESTICIDES—
Aerial spraying 472—478

POINT OF ORDER—
Consideration of Bill without sufficient notice .. 44—48

POLICE—
Constables, recruitment 4—7
Crimes, detection 7—9

PONDS—
Chettipalayam village 464
Chinnandipalayam, raising bund 464

PONNAPPA NADAR, THIRU R.—
Bill, consideration without sufficient notice (Point of Order) 44, 48
Governor's Address (M) 80, 85, 97, 289—290, 308, 326—338, 372, 373
Hunger strike by trained teachers of Kanyakumari district (C.A.) 503, 504
Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 455
Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 565—569, 585

PAGES

P—*cont.*

PONNAPPA NADAR, THIRU R.—*cont.*

Strike by House Surgeons, students and Class IV staff of Erskine Hospital, Madurai (A.M.) 274

Strike by Nursing Orderlies and Doctors in Government Erskine Hospital, Madurai (A.M.) .. 151—152

PRESSES—

Printing Presses on Co-operative basis 137—138

Text Book Society, ... 241—242

PROVIDENT FUND—

Scheme for Hotel employees 459

PUBLIC HEALTH—

Adulteration in foodstuffs, Testing Centres .. 18—20

R

RAJA, THIRU A. M.—

Governor's Address (M) 306

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 519—523, 525—526

Teachers of erstwhile District Board schools (Coimbatore district), transfer 10—12

RAJA PILLAI, THIRU V. K.—

Governor's Address (M) 331

RAMACHANDRAN, THIRU S.—

Governor's Address (M) 213, 336

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 48, 49, 511—515, 543, 544, 557, 569—581, 582, 583, 584

RAMAN, THIRU O. P.—

Governor's Address (M) 170—172

PAGES

R—*cont.*

RATHINASABAPATHY, THIRU M.—

Governor's Address (M) 82—85

REPATRIATES—

Repatriates from Sri Lanka, rehabilitation 20—23

Repatriates from Sri Lanka, resettlement in the Nilgiris District 23—26

ROAD(S)—

Development and Traffic Planning Committee, collaboration with other organisations .. 272—273

Mayuram-Manalmedu, maintenance 260—261

Naranamangalam road, metalling 463—464

Vengal-Kannigaiper road, take over by Highways Department 134

RULES—

Copy workers, licence—implementation 256

S

SADASIVAM, THIRU S.—

Governor's Address (M) 198—200

SANDALWOOD—

Oil, extraction plants 267—268

SANGUMUTHU THEVAR, THIRU S.—

Entertainment Tax, evasion 460

Family Planning Training Centre (Regional), Egmore, expenditure 18

Food Corporation, opening of wholesale and retail shops 36

Governor's Address (M) 203—204

SATHYAMURTHY, THIRU M.—

Governor's Address (M) 85—86, 87—89

LEGISLATIVE ASSEMBLY TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

S—*cont.*

SATHYAVANIMUTHU, THIRUMATHI—

Sudden attack on fishermen of Royapuram sea-shore (A.M.) 496—498

SCHOOLS—

Model High School (attached to Teachers' Training College), starting 114—115

Science laboratory for High School, Mattapparai .. 115—117

SERVICES—

Contingent workers in P.W.D., regularisation .. 135—137

Police constables, recruitment 4—7

SHANMUGAM, THIRU P. U.—

Correction to reply to a supplementary question *re.* sale of foreign liquor (St.) 39

Governor's Address (M) 162, 163, 218, 282, 283, 287, 288, 293, 306

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 443—456

SHEEP—

Russian, import 254—256

SIVAPRAKASAM, THIRU D. S. A.—

Copy Writers Rules 256

SONIAH, THIRU T.—

Governor's Address (M) 207—211

SOUNDARAPANDIAN, THIRU P.—

Cattle Insurance Scheme 253

Government buses, Ladies' seats 486—487

Harijans of Thottakurichi, land assignment .. 32

Hydro-electric Power Station, Suruli falls .. 38

PAGES

S—*cont.*

SOUNDARAPANDIAN, THIRU P.—*cont.*

Repatriates from Sri Lanka, resettlement in the Nilgiris district 23—26

Schools, under Harijan Welfare Department, buildings 127—128

Sugar, scarcity 139—144

Tourist resorts, booklets 262—265

STATEMENT—

Correction to reply to a supplementary question *re.* sale of foreign liquor (St.) 39

SUBBIAH, THIRU A. K.—

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 402—406

SUGAR—

Scarcity 139—144

SUPPU, THIRU K.—

Governor's Address (M) 89, 91, 92—93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 101, 316

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 549—552

SURENDRAN, THIRU M.—

Governor's Address (M) 182—183, 383

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 406—412, 453

Malco Factory, diversion of effluents, .. 262

Perumballam-Kalmaduvu scheme, Alamarthupatti, .. 135

SURULIVEL, THIRU M.—

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 545—549

PAGES

T

TAXES—

Entertainment Tax, evasion 460

TEACHERS—

Teachers of erstwhile District Board Schools (Coimbatore district), transfer 10—12

TEMPLES—

Women Trustees 487—488

TEXTILES—

Workers' grievances, Committee to examine 123—126

THANGAMANI, THIRU K. T. K.—

Adjournment Motion not being taken up, point of order 43

Bill. consideration without sufficient notice (Point of Order) 45

Busmen-students clash in Madurai and consequent strike by workers (A.M.) 149

Contingent workers in P.W.D., regularisation, .. 135—137

Governor's Address (M) 69, 94, 97, 98, 99, 185, 186, 224, 225, 226, 227, 228 278—305, 326, 346, 352, 360—361, 362, 363, 376, 377, 382, 384

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 439—443, 454

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

T—cont.

THANGAMANI, THIRU K. T.—*cont.*

Police Constables, recruitment 4—7

Stage Carriages and Contract Carriages (Acquisition) Bill, 1973 524, 560—565

Strike by House Surgeons, students and Class IV staff of Erskine Hospital, Madurai (A.M.) .. 274—275

Strike by students of B. Pharmacy in Madras and Madurai Medical Colleges (A.M.) 489—490 494

Tourist Traffic Advisory Committees, working .. 36—37

THYAGARAJAN, THIRU E. S.—

Governor's Address (M) 49—51

TOURISM—

Tourist resorts, booklets, ... 262—265

Tourist Traffic Advisory Committees, working .. 36—37

Express Buses, night service 480—485

Inter-State bus services, agreement 270—272

Madras-Palani bus route 485—486

VADIVEL, THIRU S.—

Governor's Address (M) 187—191

VEERASWAMY, THIRU N.—

Governor's Address (M) 58, 63

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 454

VEZHAVENDAN, THIRU K.—

Harijan colonies in Pennalurpet sub-taluk, delay in assigning house-sites 30—32

Provident Fund Scheme, working 459

Vengal-Kannigaipar Road, take over by Highways Department 134

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

W

WAHAB, THIRU K. A.—

Arignar Anna Arts College, Wallajapet, introduction of Chemistry and Zoology as special subjects .. 9—10

Black stones in South Arcot, export 462—463

Cattle sheds, grants in Wandivash 117—118

Drinking water, power concession to pump-sets .. 471—472

General Hospital, cockroaches 251—253

Khadi Board employees, regularisation 478—480

Land Development Banks, employees 466—469

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1972 398—402

Palm Products Co-operative Federation, purchase of palm-grove 480

Pesticides, aerial spraying 472—478

Repatriates from Srilanka, rehabilitation .. 20—23

Textile Mills, modernisation 34—35

WALK-OUT—

Walk-out by Members of Congress (O) 587

WATER SUPPLY—

Drinking water, power concession to pump-sets .. 471—47

Ground water, Computer for detecting 133—134

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி (அ) இல்லை.

(இ) இவ் வினாவிற்கு இடமில்லை.

திரு கே. எ. வகாப் : தலைவரவர்களே இப்போது குற்றவாளிகள் குறைந்து வருவதற்கு, மேலை நாடுகளில் மின்சாரக் கருவிகளைப் பயன் படுத்தி, குற்றவாளிகளின் உள்ளுணர்வுகளைக் கண்டுபிடித்து, நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறார்கள். அப்படிப்பட்ட மின்சார சாதனங்களைப் பயன் படுத்தி நம்முடைய நாட்டிலும் குற்றங்களைக் கண்டுபிடிக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அந்தச் சாதனங்கள் குற்றவாளிகளின் உள்ளுணர்வுகளை, உள்நோக்கங்களைக் கண்டு பிடிப்பதற்குப் பயன்படுத்தப்பட்டாலும் கூட, அவைகளை மட்டும், சாட்சியமாக எடுத்துக் கொள்வது கிடையாது. சம்பந்தப்பட்ட அந்த வழக்குத் தொடர்புடைய வேறு சாட்சியங்கள் இருந்தால் அவைகளுக்குத் துணையாகத்தான் இந்த சாட்சியங்கள் எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

திரு எம். தேவாசன் : தலைவரவர்களே, சில இடங்களில் காவல் துறையினர் குற்றவாளிகள் என்று சந்தேகிக்கப்படுகிறவர்களைப் பிடித்து, அவர்களிடம் இருந்து உண்மையை வரவழைப்பதற்காக தேர்ட டிகிரி மெத்தடஸ்" என்ற பழைய முறையையே இன்னும் பயன்படுத்துகிறார்கள். அதைத் தடுக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: அப்படி எங்காவது கையாளப் படுவதாக இருந்தால், அதைப்பற்றி வெளிப்படையாகவோ அல்லது தனியாகவோ அறிவித்தால் அது கவனிக்கப்படும்.

திரு ஆர். பரந்தாமன் : தலைவரவர்களே, குற்றவாளிகளிடம் சன்மார்க்க முறையை எடுத்துச் சொல்லி, உண்மையை வரவழைக்கும் முறையை அரசாங்கம் கையாளுமா ? மேற்கொண்டும் குற்றங்கள் செய்யாமலிருக்கவும் சன்மார்க்க கருத்துக்களை அவர்களுக்கு எடுத்துச் சொல்லவும் அரசு ஆவன செய்யப்படுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி.—இப்போது கோவில் மடங்கள்தான் இருக்கின்றன ; காவல் மடங்கள் இல்லை. (சிரிப்பு).

திரு எ. சுவாமிதாஸ் : சார், ஒவ்வொரு போலீஸ் ஸ்டேஷனிலும் மாதந்தோறும் குறைந்தது இத்தனை வழக்குகள் கட்டாயமாக பதிவு செய்யவேண்டும் என்று அரசாங்கம் தாக்கீது அனுப்பியதாகச் சொல்லப் படுகிறதே. இது உண்மையா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அப்படி ஒரு சந்தேகம் பலராலும் இந்த மன்றத்திலே எழுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இந்த சந்தேகம் நீண்ட நாட்களாக இருந்து வருகிறது. இந்த சந்தேகம் இந்த சட்டமன்றத்தில் அந்தக் காலத்திலிருந்த போலீஸ் அமைச்சரிடம் கேட்கப்பட்டு, அவ்வாறு எதுவும் இல்லை என்று பதிலளிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

1973 பிப்ரவரி 9]

திரு. எம். சுரேந்திரன் : சார், குற்றவாளிகளிடம் இருந்து உண்மையைப் பெறுவதற்காக பழைய பலாத்கார முறையையே கையாள்வதாக தெரிவித்ததற்கு, அப்படி எங்காவது நடந்தால், அதுபற்றித் தெரிவித்தால் கவனிப்பதாக அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். இது ஏதோ ஒரு சில இடங்களில் மட்டும் நடைபெறவில்லை. பொதுவாக எல்லா இடங்களிலும் நடைபெறுகிறது. ஆகவே, இம்முறையை தடுப்பதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : தவறு நடக்கும் இடத்தை குறிப்பிட்டுச் சொன்னால் நடவடிக்கை எடுப்பதாக அமைச்சரவர்கள் சொன்னார்கள். அதற்குப் பின்னால் "பொதுவாக" என்று கேட்டால் எப்படி பதில் சொல்லமுடியும் ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : பலாத்கார முறை கூடாது, அது தவறு என்றுதான் இந்த அரசும் கருதுகிறது. ஆகவே, பொதுவாக என்ற நிலையை மாற்றி, தவறு நடக்கும் இடங்களைக் குறிப்பிட்டுச் சொன்னால், அல்லது அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால் அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்று ஏற்கெனவே தெரிவித்திருக்கிறேன்.

திரு. த. சோனையா. தலைவரவர்களே : மதுவிலக்கு ரத்து செய்யப்பட்டபிறகு போலீஸ் ஸ்டேஷனில் குற்றவாளிகள் உண்மையை சொல்லி விடுவதாகச் சொல்கிறார்கள். இது அரசுக்குத் தெரியுமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி. உண்மையைக் கூறுகிறார்களா அல்லது உளறுகிறார்களா என்பது தெரியாது.

திரு. கே. எஸ். குப்பல் ராமகிருஷ்ணன் : சந்தேகத்தின் பேரில் பல இடங்களில் போலீசார் தொழிலாளர்களை கைது செய்து போய் விடுகிறார்கள். பின்னால் அவர்களை நிரபராதிகள் என்று சொல்லி மீட்பது மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, இந்தமாதிரியான தவறு நடக்காமல் இருக்க அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இந்தமாதிரியான குற்றங்கள் நடைபெறுவதாக ஏற்கெனவே பலமுறை இந்த மன்றத்தில் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி எங்காவது நடப்பதாக இருந்தால், அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு கொண்டுவந்தால் அதுபற்றி அரசு பரிசீலனை செய்யும்.

அறிஞர் அண்ணா கலைக் கல்லூரி, வாலாஜாபேட்டை.

*83. வினா திரு. கே.ஏ. வகாப் : மாண்புமிகு கல்வி-உள்ளாட்சித் துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா—

(அ) வாலாஜாபேட்டை அறிஞர் அண்ணா கலைக்கல்லூரியில் ரசாயனம், விலங்கியல் ஆகியவைகளை விசேஷ பாடமாக எடுத்துப் படிக்க வசதிகள் செய்யும் திட்டம் ஏதேனும் அரசு பரிசீலனையிலுள்ளதா ?

(இ) ஆம் எனில், அதன் விவரம் என்ன ?

1973 பிப்ரவரி 9]

திரு. என். கே. பழனிசாமி : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் திட்டத்தை எப்பொழுது அமுல் செய்ய உத்தேசம் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவிப்பார்களா?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : இது பொதுவான கேள்வி. எந்தத் திட்டமும் படிப்படியாகத்தான் அமுல் செய்யப்படும். இது பொதுவான பதில்.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : தலைவர் அவர்களே, வட்ட மருத்துவ மனைகளில் கூட இப்பொழுது எக்ஸ்ரே பிரிவு இல்லாமல் இருக்கிறது. அந்தக் குறையைத் தீர்ப்பதற்கு அரசு ஆவன செய்யுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : இந்தக் கேள்வி ஈ.என்.டி. ஸ்பெஷலிஸ்ட்ஸ் பற்றியது ; காது, மூக்கு, தொண்டை பற்றியது. ஆனால், எக்ஸ்-ரே பிரிவு ஏற்படுத்துவதற்கும் அரசாங்கம் இதேபோல் திட்டம் தீட்டி இருக்கிறது. வருகிற ஆண்டிலே கூட, 3, 4 வட்ட மருத்துவ மனைகளிலும் வேறு சில மருத்துவ மனைகளிலும் இப்பிரிவை ஏற்படுத்துவதற்குத் திட்டம் இடப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. எம். சுரேந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த மருத்துவ மனைகளிலே மாவட்டம், வட்டம் என்ற முறையில் திட்டத்தை அமுலுக்குக் கொண்டு வரவிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அதைவிட எந்த எந்தப் பகுதியிலே இந்த நோய்கள் அதிகமாக இருக்கின்றனவோ அந்த அந்தப் பகுதியிலே ஆராய்ந்து அந்தப் பகுதிகளுக்கு முதன்மை அளிப்பதற்கு ஆலோசனை செய்வார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த காது, மூக்கு, தொண்டைப் பகுதி (ஈ. என்.டி.) நோய் அங்கிங்கெனாதபடி எங்கும் நிறைந்து பரவி இருக்கிற ஒன்றாகும். இது எல்லா இடத்திலும் எதிர்பார்க்கக்கூடிய நோயேயாகும்.

திரு. எ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, ஈ.என்.டி. ஸ்பெஷல் டாக்டர்களை நியமனம் செய்யும்போது கூடவே, சிகிச்சைக்குத் தேவையான நவீன கருவிகளையும், நல்ல மருந்துகளையும் மருத்துவ மனைகளுக்கு வழங்க அரசு ஆவன செய்யுமா என அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பிரிவுகளை ஏற்படுத்துகிறபொழுதே அதற்குத் தேவையான கருவிகள், மருந்துகள் இவைகளையும் சேர்த்துக் கொடுப்பதன்மூலம்தான் திட்டம் நிறைவு பெறும். வெறும் டாக்டர்களை மட்டும் நியமிக்காமல், படிப்படியாக ஏற்பாடுகளைச் செய்து மாவட்ட மருத்துவ மனைகளிலே அதற்கான இடம் அமைத்து, கருவிகள் அமைத்து, டாக்டர்கள் இடம் பெறாத இடத்திலே இடம் பெறச் செய்து, அப்படி வரிசையாகவே செய்யப்படும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1973 பிப்ரவரி 9]

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் ;—தலைவர் அவர்களே, சென்னையிலுள்ள கிண்டி, கிங் நிறுவனத்திலும், சென்னை மாநகராட்சியிலுள்ள ஒரு நிலையத்திலும் கோயமுத்தூரிலுள்ள தலைமை நல்வாழ்வு ஆய்வுக் கூடத்திலும் 1954-ம் ஆண்டு உணவுப் பொருள் கலப்பட தடைச் சட்டத்தின்கீழ் உணவுப் பொருள் மாதிரிகளை பகுப்பாய்வு செய்யும் ஆய்வுக் கூடங்கள உள்ளன.

திரு கோவை செழியன் : தலைவர் அவர்களே, உணவுப் பொருள்களிலும் மருந்து வகைகளிலும் கலப்படம் செய்வது வியாபாரக் கலையிலே ஒன்றாகிவிட்டது. அரிசியைப் போலி கற்களைச் செய்யவும், சர்க்கரையிலே மணலைக் கலக்கவும், ஒருகு, மிளகு போன்றவைகளைப் போன்று களி மண்ணிலே செய்வதற்கும் மஞ்சளிலே சாயத்தைக் கலப்பதற்கும், இப்பொழுது புதிதாக மிஷின்களைக் கண்டுபிடித்து, அதுவும் தென் மாவட்டத்திலே ஒரிடத்திலே இது தீவிரமாக நடைபெறுவதாக அறிகிறோம். பண்டித ஜவகர்லால் நேரு குறிப்பிட்ட மாதிரி, அப்படிப்பட்ட சண்டாளர்களை நடுரோட்டில் வைத்துச் சுடுவதற்கு இந்த அரசாங்கம் சட்டம் இயற்றுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, முதல் கேள்விக்குப் பதில், பண்டித ஜவகர்லால் நேரு அவர்களுடைய மகள் தான் அப்படிப்பட்ட சட்டம் இயற்ற வேண்டும். இப்படிப்பட்டவர்களை நடுத்தெருவிலே வைத்துச் சுடுகிற சட்டத்தை அவர்கள் நிறைவேற்றினால், அதை எந்த அளவுக்கு அமுலாக்க வேண்டுமோ, அதில் ஒத்துழைக்க இந்த அரசு முயற்சிக்கும். அடுத்தது, ஒரு ஊரிலே இப்படி செய்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். இப்பொழுது பல ஊர்களிலே அப்படிச் செய்கிறார்கள் என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். மூன்றாவது, நடுத்தர சில்லறை வியாபாரிகள் அவ்வாறுச் செய்வதில்லை. செல்வாக்கு பெற்றவர்கள் எந்தத் துறையிலேயும் அவ்வாறு செய்கிறார்கள். இப்படி செல்வாக்குப் பெற்றவர்களை அதிகாரிகள் சோதனை செய்யும்போது, அவை மறைக்கப்படுவதற்கு வழி இருக்கிறது. ஆகவே, அவற்றைப் பொது மக்களும் சேர்ந்து கண்டுபிடித்து ஒப்படைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். வடிவேல் : தலைவர் அவர்களே, கலப்படம் பல பொருள்களிலே இருக்கிறது. குறிப்பாக, பாலில் தண்ணீர் கலப்பவர்கள்தான் பெரிய அளவிலே தண்டிக்கப்படுகிறார்கள். மற்ற அளவிலே சிறிய வியாபாரிகள் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். பெரிய கம்பெனிகளை நடத்துகிறவர்கள் சிறிய விற்பனையாளர்களுக்கு கொடுக்கிறார்கள், ஆனால் தண்டனை அடைவது சிறிய விற்பனையாளர்கள். ஆகவே, பெரிய கம்பெனிகள், பெரிய முதலாளிகள் இருக்கிற இடங்களிலேயே சோதனை செய்து அவற்றைத் தடுக்க அரசு ஏற்பாடு செய்ய முன் வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.